

**T.C.
MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**KENTSEL GELİŞME DİNAMİKLERİ ÇERÇEVESİNDE
İSTANBUL'DA PLAJ OLGUSU**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Umut SELVİ

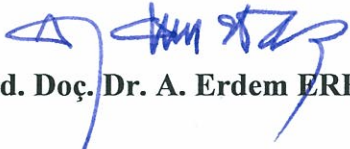
Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Kentsel Planlama Lisans Üstü Programı

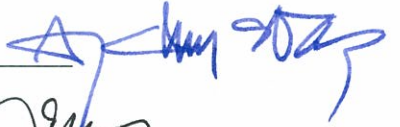


Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. A. Erdem ERBAŞ

NİSAN 2010

Umut SELVİ tarafından hazırlanan KENTSEL GELİŞME DİNAMİKLERİ ÇERÇEVESİNDE İSTANBUL'DA PLAJ OLGUSU adlı bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.


Yrd. Doç. Dr. A. Erdem ERBAŞ
Tez Yöneticisi

Bu çalışma, jürimiz tarafından Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalında Kentsel Planlama Programı Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan: : YRD. DOÇ. DR. A. ERDEM ERBAŞ 
Üye : Doç. Dr. Muharrem Kaya 
Üye : Yrd. Doç. Dr. Besime Sen 
Üye : _____
Üye : _____

Bu tez, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım kurallarına uygundur.

ÖZET

Bu çalışma İstanbul'un kentsel gelişim süreci paralelinde İstanbul'daki Plaj olgusunu incelemektedir. Tanzimatla başlayan batılılaşma hareketi İstanbulluların, İstanbul'a özgü bir kıyı kullanım biçimi olan Deniz Hamamlarıyla tanışmasına yol açmıştır. 1850'li yıllardan itibaren görülmeye başlanan Deniz Hamamları 1920'li yıllardan itibaren Plajlarla birlikte varlığını sürdürmüştü hatta Moda Deniz Hamamı 1980'li yıllara kadar hizmet vermeye devam etmiştir.

1920'li yıllardan itibaren İşgal Kuvvetleri Askerlerinin ve Beyaz Rusların ön ayak olmasıyla İstanbul'da öncelikle Yeşilköy-Florya kıyılarında olmak üzere ilk plajlar ortaya çıkmıştır. Cumhuriyet rejimi de başta Atatürk olmak üzere plajları modern şehir sosyal hayatının bir parçası olarak görüp desteklemiştir. 1920-1960 yılları arasında plajlar İstanbul'un sosyal hayatının ayrılmaz bir parçası haline gelmişse de 1960'lardan itibaren hızlanan sanayileşme ve buna bağlı göç olgusuyla, kıyı ve çevre faktörünü önemsemeyen Sahil Yolu gibi projelerle 80'li yıllarda yok olmuştur.

2000'li yıllar ise İstanbul'un Küresel Kent haline getirilmeye çalışıldığı yıllar olarak başlamıştır. Bu amaçla sanayi İstanbul'un dışına çıkarılmaya başlanmış yerine turizm ve finans gibi sektörler konumlandırılmaya başlanmıştır. Marmara Denizi'nin en önemli kirleticilerinden olan İstanbul'un atık suyunun büyük oranda arıtılması da Marmara Denizi ve Boğaziçi'ndeki su kalitesini arttırmış ve tekrar bazı plajların oluşabilmesinin önünü açmıştır.

Ancak bu gelişmelere rağmen kenti yönetenlerin, kentlilerin ve plancıların İstanbul vizyonunda geçmişte şehrin sosyal hayatında bu denli etkili olmuş plajlar yer bulamamaktadır. Oysa plajlar İstanbul ve İstanbullular için kıyının kamusal kullanımı ve kamusal alan anlamında gerekli sosyal donatılardır.

SUMMARY

This thesis analyzes beaches reality in Istanbul as related duration of the city development. Turkish Modernist action that was started by Tanzimat Declaration, caused to introduce Sea Bath which is special form of using coast. Sea Baths apparing since 1850's, persists with beaches from 1920's moreover 'Moda' Sea Bath had been contining serving until 1980's

If primarily beaches appeared to be the first on the coast of Yesilkoy-Florya in Istanbul as Occupation Forces Soldiers and Russian Refuges leads. Republican regime, primarily to Ataturk, considered beaches as a part of modern social urban life and supported. Beaches has become an integral part of Istanbul social life style between 1920 and 1960 however since the 1960s accelerated industrialization and consequently migration as well as projects those are not care of coastal and environmental factors like non-Coast Highway caused to vanish them in the '80s.

If 2000's have began as a years while trying to make Istanbul as a global city. For this purposes industry has been occupied out of Istanbul, such as tourism and finance sectors have started located instead. As waste water treatment of Istanbul which is the most important pollutants of the Marmara Sea also greatly increased the water quality of the Marmara Sea and the Bosphorus, and is able to re-create some of the beach front has opened.

However, despite these developments, beaches were so effective in the past does not find a place in the Istanbul vision of the administration of the city, city planners and citiziens. Yet, beaches are necessary social reinforcement in terms of public benefit and public domain for Istanbul and people from Istanbul.

ÖNSÖZ

Çalışmam esnasında yorumları ve kaynaklarıyla yardımcı olan Gökhan Akcura ve Sibel Bozdoğan'a, sosyoloji lisans eğitiminde Kent Sosyolojisi alanında öğrendiğim pek çok bilgiyi borçlu olduğum Meral Özbek'e ve tez danışmanım olan Erdem Erbaş'a teşekkür ederim.

Ayrıca, İstanbul Büyük Şehir Belediyesi Koruma Müdürlüğünden Yasemin Şeker'e, Solar Beach işletmecilerinden Berti Palermo'ya teşekkür ederim.

OCAK 2010

Umut SELVİ

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa No

Tablo 3-1. Marmara Denizine Farklı Kaynak ve Bölgelerden Gelen Kirlilik Yükleri	65
Tablo 3-2. İstanbul'da Arıtılan Atıksuyun Yıllara Bağlı Olarak Değişimi.....	66

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa No

Şekil 1.1.1 İstanbul'un Makro Formundaki Değişimler	13
Şekil 1.1.2. A Judge by Appearance.	19
Şekil 1.1.3. Moda Deniz Hamamı	21
Şekil 1.2.1. İstanbul Hilton.	34
Şekil 1.3.1 2002'den sonra açılan plajlar ve belli başlı tarihi İstanbul Plajları.....	55
Şekil 1.3.2. Caddebostan Plajı 1. Dönem.....	60
Şekil 1.3.3. Caddebostan Plajı 2. Dönem.....	60
Şekil 3.4.1. "Kısmet Arayanlara: Allan bir kapıyı kapatır bir kapıyı açar"	81
Şekil 3.4.1. Turizme Yönelik Kararlar	87
Şekil 3.4.2. Zaha Hadid'in Kartal Projesinde Kıyının Görünümü	90
Şekil 3.4.3. Yeang'ın Projesinde Kıyı Şeridinin Kullanımı.....	91

KISALTMALAR LİSTESİ

BOİ	: Biokimyasal Oksijen İhtiyacı
AKM	: Askıda Katı Madde
KOİ	: Kimyasal Oksijen İhtiyacı
TKN	: Toplam Kjeldahl Azotu
TP	: Toplam Fosfat

İÇİNDEKİLER

TÜRKÇE ÖZET	i
SUMMARY	ii
ÖNSÖZ	iii
ÇİZELGE LİSTESİ.....	iv
ŞEKİL LİSTESİ.....	v
KISALTMALAR LİSTESİ.....	vi
İÇİNDEKİLER	vii
GİRİŞ	1
1. İSTANBUL'UN KENTSEL GELİŞİM SÜRECİNE GENEL BİR BAKIŞ	7
1.1 TANZİMATTAN CUMHURİYETE İSTANBUL'UN KENTSEL GELİŞİM SÜRECİ VE DENİZ HAMAMLARI (1839-1920).....	13
Deniz Hamamları (1850-1920)	16
1.2 İSTANBUL'UN KENTSEL GELİŞİM SÜRECİNDE, PLAJLARIN BİRİNCİ DÖNEMİ (1920-1980).....	23
2.1.1 İstanbul'un Kentsel Gelişim Süreci (1920-1980)	25
Cumhuriyetten Göç Dalgasına İstanbul'un Kentsel Gelişim Süreci (1920-1960)	25
Sanayi Kenti İstanbul (1960-1980)	34

2.1.2	İstanbul Plajları (1920-1980)	37
	Florya Plajı ve Cumhurbaşkanlığı Köşkü	38
	Caddebostan Plajları.....	41
	Harem Plajı.....	42
	Küçüksu Plajı	43
	Süreyya Plajı	43
1.3	YENİ LİBERALİZMİN KÜRESEL KENTİ İSTANBUL VE İSTANBUL PLAJLARININ YENİDEN ORTAYA ÇIKMASI (1980-2010).....	45
1.3.1	Küresel Kent İstanbul.....	45
	İstanbul'u, Küresel Kente Hazırlanma (1980-2003).....	46
	Yeniden Mega Projeler (2003-2010)	53
1.3.2	Yeniden İstanbul Plajları (2002-).....	55
	Solar Beach	56
	Burç Beach	58
	Caddebostan Plajları.....	59
2.	PLAJLAR; İSTANBUL'DA KIYI KULLANIMININ YENİDEN YORUMLANMASI.....	62
3.1	MARMARA DENİZİ VE BOĞAZLARDA KİRLİLİĞİN BOYUTLARI	63
3.2	KIYI KULLANIMININ HUKUKSAL BOYUTU	67
3.3	KIYI KULLANIMINDA KAMU YARARI.....	73
3.4	KAMUSAL ALAN OLARAK PLAJLAR	77

3. İSTANBUL'UN GELECEĞİNDE PLAHLAR.....	85
4. GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ.....	93
KAYNAKÇA.....	95

GİRİŞ

“Demek ki toplumsal mekanın biçimlenmesi dediğimiz zaman, bunu mimarlıkla kentçiliği bir arada düşünecek ve ilkin şu soruya, soruna önem vereceğim: Mimarlar, planlamacılar, filozoflar, politikacılar ya da kentte yaşayanlar kenti nasıl görüyorlar? Bu soru önemli, çünkü kent bazında planlama ve tasarım dediğimiz şeyin mümkün olması için, insanların zihinlerinde kente ilişkin, mekanın örgütlenmesine ilişkin ve bunların toplum ve insan açısından ne anlama geldiğine ilişkin imgeler, metaforlar, kavramlar, analogiler bulunması gerekir. Planlamacılar, mimarlar, filozoflar, kenti ve içindeki yaşantıyı düşünürken belli kavramlara ve metaforlara dayanarak düşünüyorlar. Sonunda tasarlanan ve uygulanan biçimler, planlayan aktörlerin kafalarındaki metaforlar ve kavramların ürünü.” (Özbek, Meral, 2002, s.179)

Bir kent olarak İstanbul imgesi üzerine düşünüldüğünde, elbette herkes yaşadığı İstanbul deneyimlerine göre farklı bir İstanbul betimleyecektir. Gazi Mahallesi’nde yaşayan, geçici işlerde çalışarak yaşamını sürdürmeye çalışan bir kişinin İstanbul imgesiyle, Nişantaşı ya da Bebek’de oturan bir kişinin İstanbul imgesi yine büyük bir olasılıkla birbirinden oldukça farklı olacaktır. Benzer bir durum İstanbul’un geçmişine ilişkin imgelerde de geçerlidir. Yine insanlar yaşadıkları İstanbul deneyimlerine ilişkin farklı imgelere sahip olacaklardır. Üstelik 80’lerde 4,5 - 5 milyon civarında nüfusu olan bir şehrin yaklaşık 30 yıl sonra 12,5 milyon civarında bir nüfusa sahip olduğu düşünüldüğünde şu an kentte yaşayanların ciddi bir kısmının son 30 yılda İstanbul’a geldiği ya da daha sonra doğmuş olduğu varsayılabilir. Dolayısıyla İstanbul’da doğup büyüyen insanların kafalarındaki İstanbul imgeleriyle İstanbul’a sonradan gelmiş kişilerin doğup büyüdüğü kentte, yani İstanbul dışında geliştirdikleri İstanbul imgeleri arasında da farklılıklar vardır. Kimi için İstanbul Haydarpaşa Gar Binası merdivenlerinden Sarayburnu’da doğru bakarak “yeneceğim seni İstanbul” diye bağırılan ve alt edilmesi gereken bir düşman bir şehir, kimileri için “İstanbul seni mahvetmiş” ibretlik hikâyeleri, kimiler içinse yirmi dört saat yaşayan ve eğlenilen bir şehirdir.

İstanbul hakkındaki imgeler arasında eski İstanbullularla, yenilerinin ya da bir başka deyişle 30 yıl öncesinin İstanbul’unda yaşayanlarla bu 30 yıl içerisinde İstanbul’a gelmiş veya yaş itibarıyla plajlara yetişmemiş olanların belki de en fazla ayrıştığı imge ise “İstanbul’da Plaj” imgesidir hiç kuşkusuz. Çocukluğunun son döneminde İstanbul plajlarına yetişmiş kişilerin çocukluk imgeleri arasında yazın gidilen plajlar, deniz yatağı ve şort’la binilen trenler bulunabilmektedir. Elbette önceki kuşaklar ya da gençliklerini 70’li yıllarda yaşayanlar da “İstanbul’da Plaj Olgusu”yla ilgili çok sayıda anıya sahiptir. “İstanbul’da Plaj Olgusu” imgesi ise onlar için İstanbul’un eski zamanlarını çağrıştıran nostaljik bir imgedir. Ancak yeni İstanbullular diyebileceğimiz genç kuşaklar ve son 30 yıl içerisinde İstanbul’a göçmüş olanlar için bu imge olsa olsa “nerede o eski İstanbul?” diyen yaşlı İstanbulluları çağrıştıracaktır. Çalışmam esnasında fark ettim ki İstanbul’a sonradan gelmiş ya da yaş itibarıyla plajlara yetişmemiş kişilerin imgelerinde İstanbul plajlarla birlikte düşünülmemeyecek bir metropoldü. İstanbul’a sonradan gelmiş ya da yaş itibarıyla yetişmemiş kişiler İstanbul’u plajlarla birlikte düşünemedikleri için sadece geçmişi ve tarihi anlatan bir çalışma yapmak istediğim ana fikriyle çalışmamı yorumlarken, plajları görmüş insanların çalışmaya dönük tepkileri İstanbul’un geleceğine dönük öneriler içerip içermeyeceği şeklindeydi. Oysa 30’lu yaşlarındaki İstanbullular için bile “İstanbul’da Plaj” olgusu farklı bir anlam ifade etmektedir.

Şehir hakkında tek tek kişilerin kendi sınıfsal konumları ve deneyimleri itibarıyla sahip oldukları imgeler dışında bir de şehrin geneli ya da büyük çoğunluğu tarafından paylaşılan daha genel metaforlar sözkonusudur. Genel metaforlar ya da bir başka deyişle şehir hakkındaki popüler imgeler tek tek kişilerin sahip oldukları imgeleri de etkilerler. Örneğin 60’lı yılların ikinci yarısındaki göç dalgası esnasında popüler İstanbul imgesi “taşı toprağı altın kent”dir. Şehri simgeleyen popüler imge aslında şehrin ülke ve dünya ölçeğinde aldığı pozisyonla da alakalıdır. 60’ların ikinci yarısında İstanbul merkezli başlayan sanayileşmenin doğal sonucu olarak İstanbul dışındaki insanlar için İstanbul; iş ve ekmek, dolayısıyla para kazanılacak şehir anlamına gelmekteydi. Taşının, toprağının “altın” olması popüler imgesini yaratan da İstanbul’un yaşadığı bu dönüşüm ve gerçeklikti elbette.

Günümüz İstanbul'u hakkındaki popüler imgelerden biri ise "24 saat yaşayan şehir"¹ imgesidir. Elbette günümüzde tek bir belirleyici imgeden söz etmek mümkün değildir. Bunun nedeni aslında tam da İstanbul'un bir değişimin içerisinde olmasıdır. Bir taraftan sanayinin desantralizasyonu ve yerine turizm konumlandırılmaya çalışılırken diğer taraftan da Türkiye'nin finans merkezi olması amaçlanmakta bu doğrultuda Ankara'da yer alan finans kurumları merkezleri İstanbul'a kaydırılmaktadır (Merkez Bankası, İş Bankası²). Ancak bu tamamlanmış ya da zirvesine ulaşmış bir süreç değildir. Halen İstanbul çeperinde sanayi kuruluşları bulunabildiği gibi şehrin içerisinde yer yer İstanbul'un yaşadığı sürecin adeta simgesi gibi olan bölgeler oluşmaktadır. İstanbul için hedeflenen gelişim çizgisiyle İstanbul'un şu içinde bulunduğu durumun tam olarak örtüşmemiş olması işte bu sanayi, yeni sektörler (bilişim, finans, turizm) ve konut alanlarının iç içe geçtiği amorf yapıları doğurmaktadır.³ Yine bundan dolayıdır ki İstanbul için 70'li yıllardaki gibi baskın bir popüler imgeden bahsetmek mümkün olamamaktadır. "24 Saat Yaşayan Şehir" imgesi yine de görece diğerlerine göre daha fazla belirgin hale gelmektedir. Yukarıda da belirttiğimiz gibi bu İstanbul'un konumlandırılmaya çalışıldığı yeri de doğru bir şekilde ifade etmektedir.

Tez konusu olarak "İstanbul'da Plaj Olgusu"nun seçilmesinin esas nedeni ise değişim geçiren ve sanayiye desantralize eden kentin geleceğinde plajların yeniden yer alıp alamayacağı sorusuna cevap aramaktır. Bu noktada pek çok soru sormak mümkündür, iki yarım adasının üçerden altı tarafı denizlerle çevrili olan (Haliç'le beraber 9 tarafı) bir kent için kıyı kullanımının anlamı nedir? Kentli için ya da kentin geleceği üzerine tartışan plancılar ve politikacıların İstanbul kıyıları vizyonlarında neden plajlar yoktur? Öte yandan elbette sadece politikacı ve plancıların değil elbette İstanbulluların da geleceğin İstanbul'una ait imgelerinde neden plajlar çok az yer

¹ "İstanbul, 24 saat trafiğin olduğu, "Hiç Uyumayan Şehir"dir." [URL-11]

² İş Bankası Genel Merkezi, kuruluşunun 76'ncı yıldönümü olan 26 Ağustos'ta 2000 yılında Ankara'dan İstanbul'daki yeni binasına taşındı. Hükümet, Merkez Bankası Genel Merkezi'ni İstanbul'a taşımak için çalışmalar yapmakta.

³ Güneşli, Yenibosna, Mahmutbey bölgesi tam da böyle bir bölgedir. Konut alanlarıyla, genelde tekstil şirketlerinin olduğu sanayi kuruluşları ve Atatürk Hava Limanı'na yakınlığı nedeniyle hizmet, turizm, finans ve medya kuruluşlarının bir arada görülebildiği, fonksiyonların iç içe geçmiş olduğu amorf bir bölge olarak durmaktadır.

tutmaktadır. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Şehir Bölge Planlama Bölümü öğrencilerinin Haliç Tersane bölgesinin yeniden yapılanmasına ilişkin çalışmalarında bu imgenin yokluğu net olarak görülebilir⁴. Haliç hızla temizlenmektedir ve temizlemeye dönük yeni çalışmalar yapılmaktadır. Ancak yine de tersane bölgesinin sanat ve etkinlik merkezi olarak tekrar kurgulanmasını öneren hemen hemen hiçbir çalışmada kıyının plaj olarak kullanılması düşünülmemiştir. Bu “plajlar şehri İstanbul” imgesinin Şehircilik öğrencileri de dahil İstanbul için planlama yapanların kafasında bulunmadığının bir göstergesidir.

Bu tez bu tartışmalı soruların cevabını bulmak ve Plajlara yeniden sahip olmanın İstanbul ve İstanbullu için önemini göstermek iddiasındadır. Ancak uzun bir dönem İstanbul’un sosyal hayatında önemli yer tutmuş olan plajlar hakkında çalışma yapmanın en büyük zorluğu konu hakkındaki kaynak sıkıntısıdır. İstanbul plajlarıyla ilgili fotoğraf albümleri dışında yazılmış tek kitap vardır.⁵ Ve doğrudan İstanbul Plajlarıyla ilgili herhangi bir akademik çalışmaya ulaşamamıştır.⁶ Var olan az sayıda makale ise daha çok geçmişe dönük anı anlatımı şeklindedir. Mimarlık dergilerinde de konu yeterince incelenmemiş, kıyı kullanımıyla ilgili az sayıda çalışma olmasına rağmen kıyı kullanımının özel bir biçimi olan plajlara dönük hemen hemen hiçbir çalışmaya rastlanmamıştır.⁷

Tezin birinci bölümü olan “İstanbul’un Tarihsel Gelişimine Genel Bir Bakış” bölümünde, İstanbul’un kıyıyı bir yüzme ve serinleme etkinliği olarak kullandığı yaklaşık son 150 yılda gösterdiği dönüşümün ve ülke içerisindeki konumlanışının bir özetidir. Bu aynı zamanda İstanbul özelinde modernleşme serüvenimizin de kısa bir özetidir. Bu bölümde plajların geçirdiği gelişim ve değişimlerle kenti morfoloji ve polikalarındaki değişim ve gelişmeler arasındaki paralellik gösterilmektedir.

⁴ 2008 Bahar döneminde Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Yüksek Lisans öğrencileri tarafından yapılan Haliç temalı atölye çalışmaları kastedilmektedir.

⁵ Evren, Burçak, 2000, İstanbul’un Deniz Hamamları ve Plajları, Inkılap Yayınları, İstanbul

⁶ YÖK’ün tez arama sayfasında 2009 Aralık ayı itibarıyla İstanbul Plajlarıyla ilgili yapılan aramalarda herhangi bir teze rastlanmamıştır.

⁷ Çalışma için Arkitekt, Mimar İst, Mimarlık, Yapı, Arredamento Mimarlık dergileri taranmıştır. Doğrudan plajlarla ilgili olmasa da kıyı kullanımına dönük en kapsamlı çalışma 1976 yılında Mimarlar Odası tarafından Antalya’da düzenlenen seminerle ilgili “Kıyıları Halk Yararına Kullanılmalıdır” özel bölümünün bulunduğu Mimarlık Dergisi Sayı :147’dir (1976).

Tanzimat'ın Fermanından Cumhuriyet'in ilanına kadar geçen sürede İstanbul'a özgü şekilde ortaya çıkmış bir kıyı kullanım biçimi olarak ortaya çıkan Deniz Hamamları döneme ilişkili olarak konumlandırılmaktadır. Deniz Hamamları, İstanbul'un plajlara giden yolda denizle olan kültürel ve tarihi ilişkisini vurgulamak açısından önemli bir yer işgal etmektedirler.

Yine kentsel gelişimle paralel olarak, ortaya çıkışlarından yok olmalarına kadar İstanbul plajlarının tarihsel süreci incelenmektedir. Cumhuriyetin ilanından İstanbul'un dışarıdan göç aldığı 1960 dönemine kadar olan kentsel gelişim, plajların da ortaya çıktığı ve şehir hayatında önemli yer işgal ettiği dönem olarak paralellik göstermektedir. Bölüm genel olarak plajlar hakkında bir ansiklopedik fihrist ya da tek tek plajların tarihini anlatma iddiasında değildir. Dolayısıyla, gelişim sürecinin genel özetinin olduğu girişin ardından, seçilen plajlar tezin bütünlüğünü sağlamaya çalışan belli bir amaç doğrultusunda seçilmiştir.

Florya Plajı; İstanbul'un ilk plajı olma ve Türk modernleşme projesiyle ilişkilendirilmesi bakımından seçilmiştir. Caddebostan Plajı, Anadolu yakasının en büyük plajıdır ve semtin kültürünü ve gelişimini etkilemesi bakımından incelemenin bir parçası olmuştur. Haliç Plajı, tamamen ücretsiz olan bir plajdır, İstanbul Plajlarının farklı gelir ve kültür gruplarına hitap edecek seçenekler sunduğunu göstermek amacıyla eklenmiştir. Küçüksu Plajı ise belediyenin çeşitli promosyonlar düzenleyerek İstanbulluları yeni açılan plajlara yönlendirmesinin bir örneği olarak incelenmektedir. Süreyya Plajı ise bir semte adını vermesi bakımından önemlidir. Ayrıca dönemin mülki iradesinin plajın oluşturulması için gösterdiği çabalar da bölüme dahil edilmesinin bir başka nedenidir.

İstanbul Plajlarının 1980-2002 arasında yer alan üçüncü dönemi ise doğal kıyı şeridinin yok edilerek plajların fiilen yok edildiği bir dönemdir. Bu dönemde İstanbul'da hemen hemen hiçbir plaj kalmamış, artan deniz kirliliğini de etkisiyle bir çok yerde denize girilmesi belediyeler tarafında yasaklanmış ve yukarıda da belirttiğimiz gibi bu tarihten sonra doğan ya da İstanbul'a gelen insanlar için İstanbul artık bir "Plajlar Şehri" olmaktan çıkmıştır. Buradaki en önemli etken hiç kuşkusuz kirliliğin yanında Boğaziçi Sahil Yolu projesi kapsamında yapılan, Kazıklı yok ve

İstanbul Anadolu sahil yoludur. Bu başlığın son alt bölümünde bu projelerin üzerinde durulmaktadır.

İstanbul'da plajlarının ikinci dönemi ise 2002'den sonra başlayan dönemdir. 2002'nin seçilmesinin nedeni bu tarihte Solar Beach'ın açılmış olmasıdır. Ayrıca kentsel gelişim açısından da bu dönem Ankara'da yer alan merkezi hükümetle İstanbul'daki yerel idarenin aynı hedefle, kenti global bir şehir yapma hedefiyle hareket ettikleri bir dönemdir. Solar Beach ise geçmişteki plaj kültüründen farklı olarak şehir yakınlarında oluşan yeni tip "beach" olarak adlandırılan plajların İstanbul'a taşınmasıdır. Bu tip plajlarla aslında eski plajlar arasında bir nitelik farkı söz konusu değildir. Sahile sesli olarak verilen müzik, kumla direkt teması en aza indiren şenzlonglar, güneşlendiğiniz yerde içki ve yemek servisi alabilmeniz, gibi basit fonksiyonel farklılıklardan söz edilebilir. Solar Beach'in yanında bu bölümde işletmesinin farklılıkları temelinde iki ayrı plaj daha incelenecektir. Biri Boğaziçi Üniversitesi Mezunlar Derneğinin işletmesinde olan Burç Beach diğeri de belediyenin 2005 yılında hizmete soktuğu, belediye tarafından işletilen ve halka açık olan Caddebostan Plajıdır.

Tezin ikinci bölümü olan "Plajlar; İstanbul'da Kıyı Kullanımının Yeniden Yorumlanması" bölümünde üç alt bölüm yer almaktadır. İlk başlık altında deniz kirliliğinin boyutu incelenecek ve gelecekte alınması gereken tedbirler üzerinde durulacaktır. İkinci alt bölümde ise kıyının hukuksal boyutu incelenecektir. Kıyının hukuksal tanımı nedir? Kıyının tanımlanması ve kıyıya ilişkin mülkiyet haklarının hukukla belirlenmesi nasıl bir süreç izlemiştir. Bölümün son başlığı ise "Kamu Yararı" kavramı çevresinde oluşturulmuştur. Öncelikle "Kamusal Alan Olarak Plaj" başlığında plajların kamusal alan olma işlevi üzerinde durulacaktır. Bir sonraki alt bölümde ise rekrasyon alanı olarak Plajın İstanbullular için önemine vurgu yapılacaktır. Yine bu bölümde "Kamu Yararı"nın sınıfsal özelliği üzerinde durulacak İstanbul'da yaşayan maddi olarak tatil yapma imkanı olmayan ya da maddi olarak böyle bir imkanı olsa dahi ülkemizdeki iş yasalarından dolayı çoğunlukla 10-15 İş günüyle sınırlı ücretli izne sahip milyonlarca İstanbullu çalışan için kıyının kamu yararı için kullanımı ne anlam ifade etmektedir, sorusuna da bu bölümde cevap aranacaktır.

“İstanbul’un Geleceğinde Plaj” bölümü ise tezin 3. bölümünü oluşturmaktadır. Bu bölümde belediye tarafından İstanbul vizyonunu göstermek için hazırlanan Kartal ve Küçükçekmece projeleriyle 1/100.000 plan ve plan değerlendirme raporlarına değinilecek, plajların proje ve raporlardaki konumu irdelenecektir.

“Genel Değerlendirme ve Sonuç” bölümü ise plancılara ve İstanbul’u yönetenlere önerilerin yer aldığı bölümdür.

1. İSTANBUL’UN KENTSEL GELİŞİM SÜRECİNE GENEL BİR BAKIŞ

İstanbul’un kentsel gelişim sürecindeki kırılma noktalarını belirlemek istediğimizde en önemli farklılaşma hiç kuşkusuz kente baktığımız bir başka deyişle kentteki temel dönüşüm dinamiklerine baktığımız yerdir. Örneğin İhsan Bilgin (2002) öncelikle modern toplumlarla, tarım toplumları arasındaki en önemli farklılığın modern toplumların hareketliliği olduğunu belirtirken bu “toplumsal hareketliliğin” fiziki çevrelerin anlamak bakımından da ayırt edici bir özellik olduğunu vurgular. Kendini insan, meta ve para hareketi olarak gösteren bu üç öge fiziki çevreleri de belirler. Bu modern hareketlilik Marshall Berman’ın (1982) da belirttiği gibi sürekli bir değişme ve yenileşme, yeniye alışılmadan eskimesi ve yeninin yapılması anlamını taşırlar. Bu hareketliliğin sağlanması ihtiyacı nedeniyle; *“Modernleşme süreci evrensel olarak yerleşmeler ve imar süreci üzerinde üç temel iz bırakmıştır: Bunlardan birincisi, modern dünyanın yeni kurumsal örgütlenmesinin ve kamusal yaşamının gereksinimlerini karşılayan yeni kamu yapılarının/yapı komplekslerinin inşasıdır.*

İkincisi, insanların, ulaşım araçlarının, pis ve temiz suyun, elektriğin, haber ve bilginin düzenli ve kesintisiz dolaşımını sağlayacak, entegre ve açık uçlu (dışa doğru sınırsızca genişleyebilme kapasitesine sahip) bir sirkülasyon şebekesinin inşasıdır (yollar, kent içi ulaşım sistemleri, çeşitli altyapı ve üstyapı kanalları). Üçüncüsü de, modern toplumda artık genellikle anonim tüketici için üretilmeye başlanmış olan, dolayısıyla da ikamet ve barınmanın ontolojisini köklü bir biçimde değiştiren konut inşaatlarıdır.” (Bilgin, İhsan, 2002) Modernizmin fiziki çevreyi ihtiyaç duyduğu “sürekli harekete” göre değiştirmesini ve fiziki çevrede bu hareketin ihtiyaç duyduğu temel yapı gruplarını sıraladıktan sonra İhsan Bilgin bu fiziki dönüşümü gerçekleştirecek dinamiklere bakarak “*Modernleşmenin imar süreci üzerinde bıraktığı bu üç temel iz, yere ve zamana (bağlama) göre değişen farklı aktörlerin faaliyetleri ile gerçekleşmiş olmakla birlikte, bazı genel ortak özellikler göstermektedir: Kamusal yapı komplekslerinin devlet kurumlarını ve sosyal hizmet işlevlerini barındıran bölümü (adliyeler, hastaneler, okullar, müzeler vb.) büyük oranda kamu girişimleri, piyasa kurumlarını barındıran bölümü (fabrikalar, mağazalar, ofisler, oteller vb.) ise özel girişimlerin sonucu olarak ortaya çıkmaktadır.”* (Bilgin, İhsan, 2002) tespitini yapmaktadır. İstanbul’un kentsel gelişim sürecinde modernizmin etkilerine bakarak Osmanlı’nın son dönemleriyle Cumhuriyetin ilk 25 yılında modern bir kent için gerekli olan temel fiziki yapıların “*...henüz insanların, emtianın ve paranın hareketinin bir talebi ve sonucu haline gelmemiş, politik elitin ve batılılaşmadan yana aydınların vizyonlarının bir sonucu olarak uygulamaya konmuştu. Cumhuriyetin ilk 25 yılı bu uygulamaların devamı niteliğindedir; ancak çok daha radikal bir tonda ve boyutta.”* (Bilgin, İhsan, 2002) Dolayısıyla, İstanbul’un modernleşme serüveninde, batılılaşma eğilimleriyle başlayan süreç, kentin fiziki değişimini sağlayan dinamikler açısından 50’li yıllara kadar bir kırılma göstermemiştir.

Bir başka kırılma noktaları tespiti de İstanbul’un küresel ve ülke ekonomisindeki konumuna göre yapılabilir. Çağlar Keyder (1999) İstanbul’un gelişimindeki tarihsel kırılma noktalarını ekonomik konumundaki kırılmalara vurgu yapan bir noktadan belirlemektedir. Öncelikle Keyder, İstanbul’un büyük tarihsel geçmişini vurgularken, bu tarihsel geçmiş içerisinde her zaman küresel ekonominin bir parçası olarak konumlandığının altını çizer. Ticaret yollarının üzerinde olmasının yanı sıra tüketici

olarak da önemli bir pazara sahip olması dünyanın her yerinden tacirleri İstanbul'a çekmekteydi. “Birinci Dünya Savaşı'nın eşiğine geldiğinde (ise) bir milyon nüfusu ve ekonomik fırsatların cezp ettiği 130.000 yabancı tebaası ile canlı bir metropol haline gelmişti.” (Keyder, Çağlar, 1999, s.11) Ancak bu çekim merkezi özelliğine rağmen “İstanbul, ondokuzuncu yüzyılın öteki kentsel merkezlerinde burjuva birikiminin yarattığı mimari çevre sağlamlığına hiçbir zaman kavuşamadı.” (Keyder, Çağlar, 1999, s.12) Bunun nedeni hiç kuşkusuz İhsan Bilgin'in de tespit ettiği gibi kentin, kendi burjuva dinamiklerini yerince yaratamamış olmasıydı.

Birinci Dünya Savaşı'nın sonunda ise güçlü imparatorlukların yerlerini ulus devletlere bırakmasıyla İstanbul'un kentsel özerkliği de sona erdi. Aslında dünya savaşına yol açan 1914 krizinin doğal sonucuydu bu. 1914'e gelen yıllarda dünya ekonomisi daha önce görülmedik ve uzun yıllar yakalanamayacak ölçüde küreselleşmişti. ⁸

1920'li yıllara geldiğinde ise İstanbul artık eski önemine sahip değildi. Sovyetlerin kurulmuş olması Karadeniz üzerindeki ticari geçiş yolu olma özelliği yok etmiş, savaş ve imparatorluğun bölünmesi de İstanbul'un eskiden olduğu gibi balkanlar ve Ortadoğu arasında bir geçiş yolu olma özelliğini yok etmişti. “Türkiye Cumhuriyeti Kurucuları kenti aktif biçimde yalıtacaklardı.” (Keyder, Çağlar, 1999, s.14)

Dolayısıyla Keyder, Bilgin'in kentin fizyolojisini değiştiren dinamiklere göre belirlediği tarihsel kırılma noktalarından farklı olarak, İstanbul'un küresel ekonomideki konumlanışına göre kırılma noktalarının altını çizerek 1920'lerin bir kırılma noktası olduğunu vurgulamaktadır.

⁸ “1870-1914 arası Belle Epoque ekonomisi büyük ölçüde uluslar arasılaşmış bir ekonomiydi; o dönemin açıklık düzeyine yeni yeni geri dönmekteyiz bugün. İlk olarak meta ticaretini ele alacağız. Temel ölçü, ihracat ve ithalatın gayri safi yurtiçi hasılaya oranıdır. 1913'te İngiltere'de ticaretin GSYH'ye oranı %44,7'dir; bu oran, iki savaş arası dönemdeki çarpıcı düşüşten sonra, 1973'te %39,3'e yükselmiştir ve Hala Birinci Dünya Savaşı'ndaki seviyeye çıkamamıştır, 1993 itibarıyla bu oran %40,5'tir. Fransa ve Almanya da benzer bir görünüm sergilemektedir. Fransa hala 1913'teki açıklık seviyesine geri dönememiştir (%35,4); bu oran 1973'te %29,0, 1993'te ise %32,4 olmuştur. Almanya için bu rakamlar 1913'te %35,1, 1993'de % 38,3'tür...Japonya'da ise rakamlar ciddi bir düşüş göstermektedir: 1913'te %31,4, 1973'te 19,3, 1993'te de %14,4.. Yani, ticaretin hacminin büyük ölçüde artmasına rağmen, 1970'ten bu yana ABD'nin hem ihracat hem ithalatta açığının artması bir yana, belli başlı gelişmiş ülke ekonomileri ticaretin GSMH'ya oranı bakımından 1914 öncesine göre göze çarpan bir açılma gösterememişlerdir.” [HIRST, Paul and THOMPSON, Grahame, 1998, s.8-9]

Oktay Ekinci (1994) ise kentin kırılma noktaları olarak devletçi ya da liberal gelişim çizgilerini temel alan bir kategorilendirme yapmaktadır. Bu anlamda 1923-1950 yılları arasını planlı bir dönem olarak görmektedir.

“Cumhuriyet döneminin İstanbul’a kazandırdığı ve Batı kentlerinden yaklaşık ‘100 yıl gecikmeyle’ başlayabilen ‘planlı kentleşme’ çabaları, 1950 yılına dek ‘aynı coşku’ içinde devam etti. Fransız şehircilik uzmanı Herni Prost, 1936’da sadece 3 yıllığına İstanbul’a gelmişken bu coşkuya ortak oldu ve 1950’lere dek çalışmalarını sürdürdü. Böylece İstanbul, 1930-1950 yılları arasındaki yirmi yıllık dönemi, ‘kişi yararı yerine bilimi ve kamu yararını esas alan’ bir imar politikasının ‘planlı kalkınma’ hedefine uygun olarak dünyanın en ünlü imar ve plancılarının ‘sağlıklı gelişmesi’ ve ‘evrensel değerlerini yitirmemesi’ için ter döktükleri bir kent olarak yaşadı.” (Ekinci, Oktay, 1994, s.24)

Ekinci’ye göre Menderes dönemi olan 1950-1960 yılları arası ise İstanbul’un tümüyle liberal politikalara ter edildiği yıllardır. Bu yıllarda İstanbul’a damgasını vuran planlama anlayışı “Kamu Yararı” yerine ‘Yatırım Özgürlüğü’ olmaktadır. 50’li yıllara kadar özenle sürdürülen planlı gelişme bu yıllarda Ekinci’ye terkedilmiştir. 27 Mayıs 1960 ihtilaliyle ise 1980’e kadar sürecek olan bir başka “kalkınmacı” dönem başlamaktadır. “Kamu Yararı” kavramı anayasaya girmiş ve yeniden planlama da ön plana çıkmıştır.

“Örneğin, daha 1960 yılı bitmeden, İmar ve İskan Bakanlığı bünyesinde ‘Bölge Planlama Dairesi’ kuruldu. Bu daire, iki yıl gibi kısa bir süre içerisinde ‘Büyük İstanbul Bölge Planı’ nı hazırladı. Plana göre 1980’de İstanbul’un nüfusu yaklaşık 5 milyon olacak ve bu nüfus için gerekli olan 10 bin hektar yeşil alan, kentleşme hedefleri içerisinde öncelik taşıyacaktı.” (Ekinci, Oktay, 1994, s.27)

Keyder ve Bilgin’den farklı olarak Ekinci ise kentin kırılma noktalarını “kalkınmacı” ve “liberal” yaklaşımların egemen olduğu dönemler olarak tespit etmiş, “kalkınmacı” dönemleri kent için olumlu görürken “liberal” politikaların egemen olduğu dönemleri yıkım dönemi olarak nitelemiştir.

Biz de İstanbul’un kentsel gelişimindeki son 150 yılı oluşturan modernleşme serüvenindeki kırılma noktalarını tespit etmeye çalışırken Keyder, Bilgin ve

Ekinciden farklı olarak çıkış noktası olarak tezimizin konusunu oluşturan İstanbul Plajlarını belirledik. Hiç kuşkusuz plajlara giden İstanbulluların deniz serüveninin başlamasında Tanzimat ve Modernleşme çabalarının etkisi büyüktür. Modernleşme çabasının Osmanlı İmparatorluğu çatısı altında yürütülen birinci dönemi İstanbul'un fiziksel dönüşümünde de temellerini oluşturan pek çok yapının ortaya çıktığı dönemdir. İstanbul'un yeni biçimlenmesinin yanında plajların önceki biçimi sayılabilecek "Deniz Hamamları" da bu dönemde ortaya çıkmış ve yaygınlaşmıştır.

1920 yılını ise İstanbul'un kentsel gelişiminde bir kırılma noktası olarak belirledik. Elbette Bilgin'in belirttiği gibi Kemalizm'in kent üzerinde geçmişten daha radikal sürdürdüğü imar çabaları da, Keyder'in belirttiği gibi eskisinden farklı olarak ulus devletin bir kenti haline gelmiş olması da bu tarihin bir tarihsel gelişimde bir kırılma ifade etmesi bakımında anlamlıdır. Ancak bu tarihi belirlememizin en önemli nedeni Plajların ortaya çıkmasını sağlayacak, yani kadın ve erkeğin birbirinden ayrılmamış alanlarda denize girebildiği plajların ortaya çıkmasını sağlayacak yasal ve kültürel iklimin gelişmesidir.

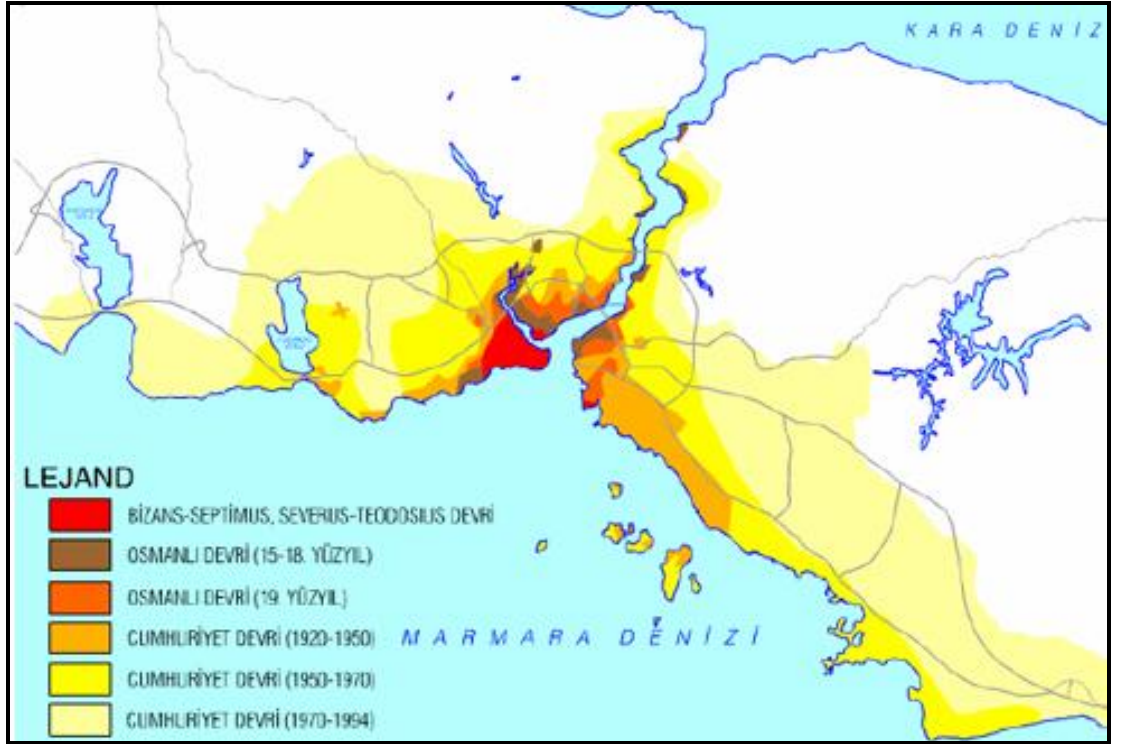
İstanbul'un tarihsel gelişiminde ikinci dönem olarak adlandıracağımız 1920-1960 dönemi ise belirgin özelliği bakımından Plajların yükseldiği, kent sosyal hayatında önemli bir konum elde ettiği dönemdir. Ancak bu yükselme esasında 70'li yıllara kadar devam etmiştir. 1960 yılını bir kırılma noktası olarak seçmemiz biraz da Bilgin'in 50'li yıllardan itibaren İstanbul'un gelişiminde piyasanın oynadığı role ilişkin yaptığı vurguyla ilişkilidir. 60'lı yıllar, 50'li yıllarda Menderes politikalarıyla başlayan İstanbul merkezli güçlü bir piyasa ekonomisi ve sanayi yaratma çabasının yine güçlü bir iç göç dalgasına yol açarak kentin fizyolojisini değiştirdiği yıllardır. Bir plancı gözüyle baktığımızda 60'lı yıllar özellikle ikinci yarısı İstanbul'un hızla gecekondulaşmasının başladığı ve plansızlığın halim olduğu bir dönemdir. Dolayısıyla nüfus ve kentsel fizyolojisini hızlı değişimi açısından bir kırılma noktasını ifade etmektedir.

İstanbul'un kentsel gelişiminde bizim ayırt edici olarak kullandığımız bir diğer kırılma noktası ise 1980'dir. Belki bu kırılma noktasını 1983 olarak belirlemek daha doğru olacaktır. Çünkü İstanbul'un gelişiminde Özal ve Dalan politikalarıyla piyasanın ihtiyacına dönük stratejik bir yolun izlenmeye başladığı bir dönemi ifade

eder. Esasında 50'lerde Menderes'in başlattığı dönem de bir stratejinin uygulanması idi. Ancak 80'ler bu stratejiyi bir başka noktaya taşıdı. İstanbul dışa açılan Türkiye'nin dışa açılan yüzü olarak tanımlandı. Politikalar İstanbul'u tekrar küresel bir kent yapma hedefine yöneldi. Ancak hiç kuşkusuz 80'lerde başlayan bu süreci daha da hızlandıran Küreselleşme olgusunun iyice belirginleştiği, Dubai gibi küresel merkez olma iddiasında kentlerin sonradan yapılandığı 2000'li yıllardır. Dolayısıyla 80'den 2000'e kadar olan yılları bir hazırlık dönemi 2000'li yılları ise bu hedefin açıkça dillendirildiği ve daha net yönelindiği yıllar olarak görebiliriz. Elbette 80'lerden günümüze kadar gelen süreçte hem kent makroformu açısından hem de politikalar açısından bir devamlılık vardı. Ancak bu süreci 80'den 2000'e kadar bir küresel kent olma hazırlığı dönemi ve 2003'den sonrasını ise AKP'nin merkezi hükümeti de aldığı ve İstanbul'un küresel kent olma hedeflerinin merkezi hükümetler tarafından da tekrar açık bir şekilde destekleniyor olduğu (Merkez Bankasının İstanbul'a taşınacak olması örneğinde olduğu gibi) "Yeniden Büyük Projeler Dönemi" olarak inceleyeceğiz.

Ayrıca İstanbul'un tarihsel kırılımlarının bir yansıması olarak gördüğümüz plajları da ilgili bölümdeki kentsel dönüşüme paralel olarak açıklayacağız. Böylece amacımız kentsel kırılma noktalarıyla plajları yaşadığı gelişim ve dönüşümler arasındaki ilişkiyi vurgulamaktır.

1.1 TANZİMATTAN CUMHURİYETE İSTANBUL’UN KENTSEL GELİŞİM SÜRECİ VE DENİZ HAMAMLARI (1839-1920)



Şekil 1.1.1 İstanbul’un Makro Formundaki Değişimler

Türk modernleşme serüveninde en önemli kırılma noktalarından biri hiç kuşkusuz Tanzimat Fermanı’nın ilan edildiği 1839 yılıdır. Aslında modernleşme serüvenini III. Selim (1789-1807) veya II. Mahmut (1808-1839) dönemlerine götürmek mümkündür. Pek çok tarihçi de Yeniçeri Ocağı’nın lağvedildiği 1826 yılını önemli bir kırılma noktası olarak tespit etmektedir. Ancak şehirlerin yapısını etkileyecek, sosyal, hukuki ve ticari altyapının oluşması Tanzimat fermanından sonra olmuştur. Osmanlı Tebaası içerisindeki dinsel ve mezhepsel farklılıkları kaldırması, batılı ceza ve ticaret hukukunun kabul edilip bunları uygulayacak mahkemelerin kurulması, batılı eğitim kurumlarının oluşması, merkezi yönetimin güçlendirilmesi ve sanayileşme çabaları Tanzimat ilanından sonraki önemli gelişmelerdir.

Ancak Tanzimat geçmişten radikal bir kopuşu ifade etmemektedir. Ferman göndermeleri itibarıyla da Kuran’a ve Osmanlı adetlerine referans vermekteydi. Elbette modernleşme karşıtı bir tepkiden çekinilmekteydi. Bu nedenler Ferman ilk olarak merkezi hakimiyetin güçlü olduğu Edirne ve Bursa’da uygulandı. Bu eski ve

yeninin yan yana durduğu ikili yapıyı belki biraz da coğrafi nedenlerden dolayı ancak İstanbul'un gelişiminde takip etmek mümkündür.

“İstanbul'un tarihi çekirdeği, iki tarafı Marmara ve Haliç'in surlarıyla çevrili olduğu için genişlemeye elverişli olmayan üçgen bir yarım adaya yayılmıştı. Bu nedenle 19.yy ortalarında başlayan modernleşme eğilimi karşı yakaya taşınarak gerçekleşti. Eski şehir değişmeyen, dolayısıyla da kaybeden geleneksel kesimlere bırakıldı, modernleşme eğiliminden nasibini alanlar, yani kazananlar ise karşı yakaya taşınarak Galata'nın haliç ve Boğaz yamaçlarında yeni bir şehir kurmaya başladılar. Gelenekselle modernin mekansal olarak birbirinden bu derece kopması, yeninin eskiye neredeyse hiç dokunmadan kurulması, İstanbul'a özgür bir modernleşme biçimi olmuştur.” (Bilgin, İhsan, 1995, s.89)

Elbette Osmanlı'nın en önemli çabalarından biri de tüm geç gelişen kapitalist ülkeler gibi sermaye ithalinin sağlanmasıydı. Sermayenin gelebilmesi de her şeyden mülkiyet ve ticareti güvence altına alan yasal düzenlemelere bağlıydı. Aslında bu açıdan bakıldığında Osmanlı'nın kısmen istediğini başardığı söylenebilir. Bu başarının izlerini İstanbul'un değişiminde sürmek mümkündür. Bilgin (1995) kentsel morfoloji'deki bu hızlı değişimi şöyle özetlemektedir:

“İstanbul'un 19.. yy'daki modernleşme öyküsünde izlenecek birinci başlık olan yeni kamusal binalar üç grupta toplanabilirler: Yönetici elitin yeni çalışma ve ikamet binaları olan saraylar, kışlalar ve finans-büro binaları. Birinci grup, Yıldız ve Dolmabahçe saraylarını da içine alarak, Tophane-Ortaköy arasındaki sahile dizilmiştir. Bu eski şehrin silah fabrikası (Tophane) ve Kılış Ali Paşa camii ile bittiği noktanın, sahil boyunca kuzeye doğru uzatıldığı lineer bir hat oluşturmuştur. Taksim, Taşkılla, Maçka, Selimiye kışlalarından oluşan ikinci grup ise şehrin 19.yy'daki genişleme alanlarının bitim noktalarına kurulmuşlardır. İstanbul'un merkez ülkelere iktisadi olarak eklememesinde başat rolü oynayan finans binaları da Karaköy'den Tünel'e çıkan bankalar caddesi üzerinde yer almış ve bir diğer önemli kamu binası olan Belediye (6. Daire) ile noktalanmıştır.

Kamu binalarının bu dizilişi, yeni şehrin ana omurgasını oluşturan sirkülasyon şebekesini de düzenlemiştir. Karaköy'den “V” biçiminde açılan akslardan birincisi Dolmabahçe Bulvarı olmuştur. İkincisi ise Bankalar Caddesi boyunca tepeye doğru yükselerek, Tünel'e ulaşmış, oradan da, üzerinde elçilik binalarının da yer aldığı

Cadde-i Kebir'i (İstiklal Caddesi) izleyerek Taksim Kışlası ile noktalanmıştır”
(Bilgin, İhsan, 1995, s.89)

Ancak kentsel morfolojide hızlı bir değişime yol açan bu imar hareketlerini diğer Avrupa kentlerinden ayıran en önemli farklılık, hızlı bir sanayileşmenin ve buna bağlı göç'ün olmaması modernleşen sınıfların sadece üst zümreye ait olmaları sonucunu doğurmuştur. Aslında sanayileşme istenmiş ve denenmiştir. Yedikule - Küçükçekmece arasında bir tür sanayi parkı kurulmuş, Zeytinburnu'nda demir işleme ve makine imalathanesi, kumaş ve pamuklu çorap üretim tesisi, buradaki fabrikalar için teknik eleman yetiştirecek bir okul açılmış, Bakırköy'de Baruthane'nin yanına da bir iplik bükme, dokuma ve pamuklu basma fabrikası kurulmuştur. Ayrıca 1914'de kurulan Silahtarağa Elektrik Santrali de Osmanlı'da ilk defa kentsel ölçekte elektrik sağlayan bir santral olmuştur. Ancak yetişmiş insan gücü ve sermaye birikiminin olmaması, gelen yabancı sermayenin de İstanbul'u doğuya açılan bir merkez ve zengin ham maddeler sağlayacak bir imparatorluğun başkenti olarak görmesi yani sanayileşebilecek bir kent olarak görmemesi ve para politikalarını bu doğrultuda oluşturmaması neticesinde İstanbul batılı benzerlerinden farklı olarak bir sanayi kentine dönüşmedi. Bunun kentsel morfoloji'deki en belirgin etkisini o zamanki İstiklal Caddesi'nin dışarıyla olan ilişkisinde gözlemliyoruz.

“... Diğer aks ise tam tersine, (US: Bankalar Caddesinden Taksim Kışlasına uzanana aks) hareketin ve canlılığın mekanı, daha da ötesi kaynağıdır. Vitrinleriyle, pasajlarıyla, kahveleriyle, kalabalığıyla bir bakıma Baudelaire'in anlattığı 19.yy mekanıdır. 19.yy Paris bulvarlarından farkı, daha içe kapalı ve korunaklı oluşudur; buraya sadece evleri de Pera bölgesinde olanlar gelmektedir.” (Bilgin, İhsan, 1995, s.90)

Yine bu dönemin İstanbul'un kentsel gelişiminden en önemli etkiye sahip bir başka öge de Demiryolu olmuştur. Demiryolu batıdaki modellerine benzer bir şekilde yaptığı bir etki şehrin her iki ucunda, hattın çevresinde oluşan banliyölerdir. Anadolu yakasında Feneryolu, Göztepe, Erenköy ve Avrupa yakasında da Bakırköy ve Yeşilköy batıdaki benzerleriyle aynı şekilde üst-orta tabaka yerleşim alanları olarak belirmiştir.

1839-1920 arasında İstanbul'un kentsel morfolojisinden meydana gelen değişikliğe benzer şekilde mimari dönüşüm açısından da İstanbul bu dönemde önemli bir değişim geçirmiştir. Geleneksel Osmanlı Mimarisinde Cami, Çeşme, Medrese gibi geleneksel yapılar temelinde oluşan Osmanlı mimarisi uzun süre önemli bir değişim geçirmemiştir. Mimar Sinan'la (1489 – 1588) mimari olarak en üst noktasına erişmiş bulunan geleneksel Osmanlı Mimarisi daha sonrasında yine benzer mimari formları uzun süre sürdürmüştür. Ancak Tanzimat'ın diğer tüm alanlarda olduğu gibi mimaride de modernleştirici etkisi olmuştur.

İstanbul ve dolayısıyla imparatorluk genelinde Tanzimat'la başlayan mimarideki batılılaşmayı morfolojik dönüşümden farklı olarak ikiye ayırmak mümkündür. Morfolojik dönüşümün İstanbul'daki etkisi sanayileşememiş bir küresel kent olarak, özel bir kentteki dönüşümü 1920'lere kadar kırılma olmadan gerçekleşmiştir. Yukarıda da belirttiğimiz gibi kent yavaş yavaş eskinin karşısına yeniyi koymuş 1920'de de iki aks (Dolmabahçe, İstiklal Caddesi), iki tarafa doğru gelişen konut alanları (Erenköy, Yeşilköy) ve kentin büyüme eksenin de sonlanan Kışlalarla gelişiminde bir bütünlük göstermiştir. Daha sonra sanayi alanı olacak Haliç, Zeytinburnu gibi bölgeler de bu dönemde ortaya çıkmaya başlamıştır. Ancak mimari deki dönüşüm doğrusal bir gelişim izlememiştir. İmparatorluğun, Tanzimat'dan sonra geçirdiği politik dönüşümlere paralel olarak dönüşüm yaşamıştır.

Deniz Hamamları (1850-1920)

İstanbuluların denize ilk ne zaman girdiği konusu tartışmalıdır. Gökhan Akcura'nın (2002) Reşat Ekrem Koçu'dan aktarımına göre:

“İstanbul'da denize soyunup girmenin tarihi çok eskiye dayanır. Evliya Çelebi'nin söylediğine göre Fenerbahçe ile Salacak denizlerinde “cümle dilberan mahı Temmuzda deryada çimerdi”, “deniz melekleri gibi Adem melekleri şinaverlikler ederler, can sohbetleri olur” idi. Kağıthane'de ise, “bazı canlar nehre girip şinaverlik ederler” idi. “Nice bin dilberler, kabuğu soyulmuş badem gibi gül pembe nazenin vücutlarını al ibişim faturalara sarıp balıklar gibi dalar idi.” (Reşat Ekrem Koçu, Modern Türkiye Mecmuası, 30 Temmuz 1938)” (Aktaran: Akcura, Gökhan, 2002)

Burçak Evren'in (2000) de belirttiği gibi 18.yy'ın sonlarında Osmanlı kayıtlarında deniz hamamlarına rastlanmaktadır. Ancak bu dönemlere ilişkin çok az kaynak bulunmaktadır. Dönem gravürlerinde deniz kayık sefası yapılan ya da kıyısında nargile içilen bir yer olarak betimlenmektedir. Elbette denize giren kişilerin gravürlerini yapmak biraz da “günah” ya da “ayıp” karşılanmasından ötürü mümkün olmamış olabilir. Ancak yine deniz hamamlarının ortaya çıkıp yaygınlaşmasına kadar olan dönemde denize girmenin İstanbullular tarafından yapılıyorsa dahi yaygınlaşmadığını varsayabiliriz. Bunun en önemli nedenlerinden biri de kuşkusuz deniz suyunun zehirli ve zararlı olarak görülmesiydi.

Denize giren ilk Osmanlı Padişahı Sultan II. Abdulhamit'di (1842-1918). Abdulhamit 12 yaşına geldiğinde kaza geçirmiş ve o tarihlerde sarayda hekimlik yapan Doktor Masiro adındaki bir İtalyan hekim tarafından iyileşmesi için denize girmesi tavsiye edilmişti. Abdulhamit'in denizle tanıştığı yıllar 1854 civarlarında olmalıydı. Burçak Evren (2000), Abdulhamit'in kızı, Ayşe Osmanoğlu'nun anılarına dayanarak bu olayı şöyle aktarır:

“O zaman sarayda doktor Masiro adında bir İtalyan hekimi vardı. Hemen onu getirip tedaviye başlattılar ve bunu babamdan sakladılar. Üç ay kadar hasta yattım. Doktor bana deniz banyosu tavsiye etti. Beylerbeyi Sarayı'na gittim. Doktor da benimle birlikte Beylerbeyi sarayında kaldı. Her sabah denize birlikte girdik. Beni denize alıştırdığı gibi banyo usulünü de doktordan öğrendim. Şimdi bir itiyat haline geldi. İşte o gün, bugün susuz yaşayamaz oldum.” (Evren, Burçak, 2000, s.15)

Aslında deniz suyunun zararlı olduğu aslında sadece Osmanlı'da değil sanayi devrimine kadar batıda da inanılan bir düşünceydi. Üstelik esmer ya da koyu bir tene sahip olmak alt sınıflara has bir özellik olarak görüldüğünden (ki bu denize girme kültürü başladıktan sonra 20.yy' kadar devam edecekti) denize girmek üst sınıflar için yapılması düşünülemeyecek bir eylemdi. Deniz suyunun sağlık için yararlı olduğu düşüncesi batı da modern anlamda temizlik ve dinlenme aktiviteleri normlarının yerleştiği Viktoryan (1837-1901) dönemde halk arasında yayıldı. Bu tarihten itibaren öncelikle İngilizler ve batının ve elbette Tanzimat'ın etkisiyle Osmanlı'da da hissedilen bir şekilde, küresel dünyanın yaşam ve eğlence biçiminde bazı değişimler oldu. Öncelikle deniz suyunun zehirli olduğu inancının yerini hızla

sağlık yararına olduğu görüşü aldı. 1773 yılında İngiltere’de doktor Charles Russel tarafından çıkartılan “Deniz Suyunun Kullanımı” adlı kitapta çok çeşitli hastalıklardan kurtulmak için deniz suyunun kullanımı önerilmekteydi. Bu öneriden sonra sahiller hızla popülerleşti. (URL-4) Hatta doktorlar deniz banyosunu reçetelere bile yazmaya başladılar.

“Dört tarafı tahtalarla örtülmüş yeni bir dünya. İçine giren, dış dünyadan gizli kapaklı, karanlık bir suya giriyor ve hemen çıkıyor. Bu “banyo” biraz ilaç gibi telakki ediliyor. Hekimin izniyle ve gerekiyorsa... Cilt hastalıklarına bire bir, reçeteye bile yazılıyor.” (Akcura, Gökhan, “Gramofon Çağı”,2002)

Elbette bu etkinin Osmanlı’ya ulaşması Tanzimat’la başlayan dışa açıklık sürecinde olmuştur. Ancak yine de Tanzimat’ın kendi yapısında olduğu gibi bizimle ve “İslam”la uyumlu hale getirerek.

Deniz Banyoları ya da deniz suyuyla sağlık kazanılması amacıyla banyo yapılması ve bu banyo esnasında iki karşı cinsin birbirinden olabildiğince yalıtılması aslında bize has icatlar değildi. Örneğin Viktoryan dönemin tutucu aile yapısı da bizdeki deniz banyolarıyla benzer işlevi olan “Banyo Makinaları”nın geliştirilmesine yol açmıştı.

“Banyo makineleri, 19.yy’da insanların, Viktoryan ahlak kurallarının saldırıları olmaksızın plajda, okyanusun üzerinde yürümelerini sağlayan araçlardı. Banyo makineleri denizin üzerinde gidebilecek, çatısı ve duvarları olan bir çeşit at arabası formundaydı. Bazıları aralıksız ahşap duvarlara sahipken, diğerleri ağaç bir çerçevenin üzerine geçirilmiş bezden duvarlara sahipti.

Banyo makineleri kadınlar üzerinde erkeklere göre daha sıkı olan fakat “uygun” değerlendirilmek isteyen her iki cins içinde uyulması beklenen ahlak kurallarının bir parçasıydı.

Özellikle, Büyük Britanya’da erkekler ve kadınlar karşı cinslerin birbirlerinin, giyinirken toplum tarafından görünmelerinin uygun olarak değerlendirilmediği banyo kabinlerini görmemesi için, bir yüzyıl sonra oldukça uç ahlaki bir standart olarak görülecek olmasına rağmen, birbirinden ayrı alanlarda gruplanmış olmasını isterlerdi.” (URL-5)

Temelde bir çeşit at arabası olan banyo makineleri denizin üzerine geldiğinde içinde bulunan kullanıcı denize iner ve banyosunu yapardı. Özünde yine karşı cinslerin birbirinden yalıtılmasına ve toplumsal ahlak kurallarının sıkı bir şekilde korunmasına dayanıyordu. Genelde kadın ve erkeklerin ayrı alanlarla ayrıldığı bu banyo alanlarının bizdeki deniz hamamlarından en önemli kullanım farklılığı kadın ve erkeğin deniz hamamlarındaki gibi tahtalarla çevrilmiş bir iç bölgede değil aracın dışında banyo yapmasıydı. Ancak yine de cinslerin birbirinden ayrı alanlarda denize girmesine, yukarıda da belirttiğimiz gibi hassasiyet gösteriliyordu. Ayrıca banyo makineleri kullanım olarak da tek kullanıcının kullanımına uygun “mobil” araçlardı. Bizdeki karşılığı olan Deniz Hamamları ise denizin üzerine ahşap olarak inşa edilen yapılardı.



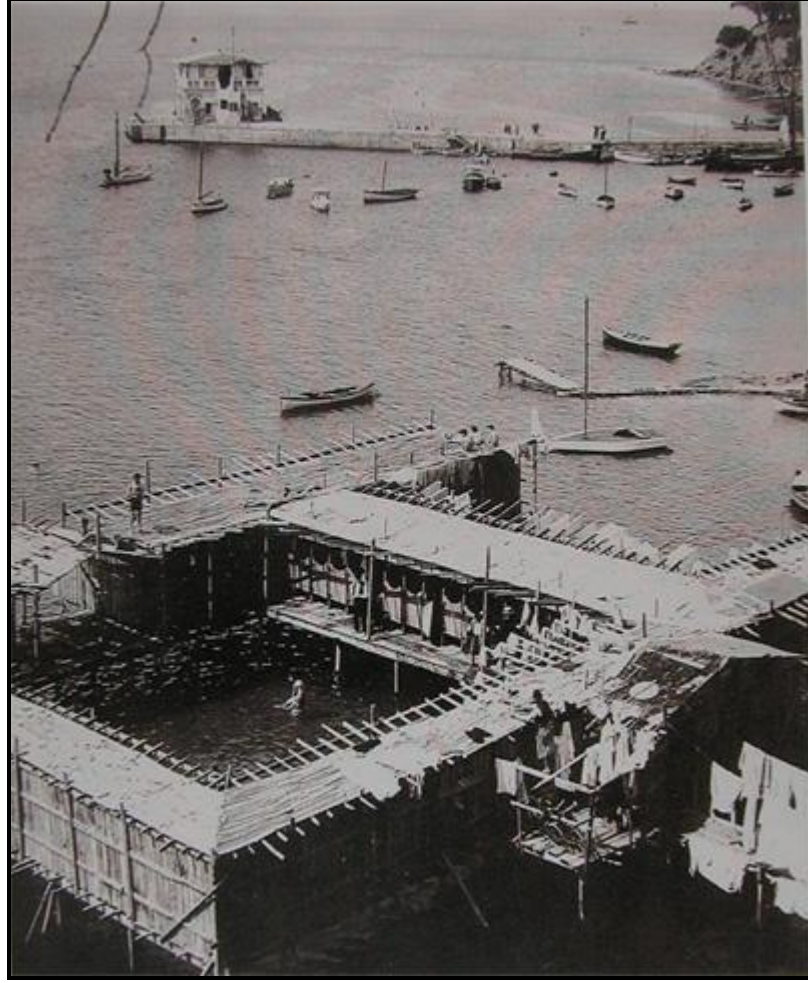
Şekil 1.1.2. A Judge by Appearance. Bathing Guide. Punch, 33 (19 September 1857)

Batıda Viktoryan dönemle birlikte denize girmenin hızla toplumsal bir “boş zaman” etkinliğine dönüşmesi Tanzimat’la beraber batıyla daha yoğun etkileşime giren Osmanlı’da ve İmparatorluğun başkenti İstanbul’da da karşılık buldu.

Reşat Ekrem Koçu, İstanbul Ansiklopedisi'nde, 1826-1850 arasında kurulduğunu sandığı Çardak Deniz İskelesi Hamamı'nın ilk deniz hamamı olduğunu belirtir. 1867 yılına gelindiğinde ise İstanbul kıyılarında 62 Deniz Hamamı bulunmaktaydı. Ancak Deniz Hamam'ları deniz kıyısında bulunan konakların ve yabancı elçiliklerin önünde kendilerine özel bulunduğu gibi, kamuya açık olarak da yapılabiliyordu. Kamuya açık deniz hamamları sezonluk olarak denizin içerisine ahşaptan inşa edilirdi. Ahşap bir yola yaklaşık denizin bir metre kadar derinliğe ulaştığı bir mesafede kazıklar üzerine yapılırdı. Kamuya açık deniz hamamları genellikle Gökhan Akcura'nın da (2000) belirttiği gibi yaklaşık olarak 35 metre boyunda 20 metre eninde olurdu. Özellikle erkek hamamlarında bir kahve ocağı da ve deniz hamamlarının dışında nargile içilen gazinolar bulunurdu.

Her yaz sonunda sökülüp depolanan keresteler, ertesi sene tekrar kullanılırdı. Dolayısıyla genelde bakımsız, köhne görünüşü olurdu deniz hamamlarının. Ancak hususi, yani özel deniz hamamları her sene sökülmezdi.

Deniz hamamlarında kadın ve erkeğin birbirini görmemesine özel bir önem gösterilirdi. Her deniz hamamında güvenlikten sorumlu, belediyenin görevlendirdiği ve maaşı deniz hamamlarına girişte alınan ücretten karşılanan bir bekçi bulunurdu. Bu bekçinin görevi özellikle kadın hamamlarında kadınların dışarı çıkmasını önlemek olduğu gibi erkeklerin de kadınlar hamamına yaklaşmasına mani olmaktı. Bu amaçla sandalla hamamın çevresinde gezer, yaklaşmaya cesaret edebilenleri uzaklaştırırlardı. Kadınlar hamamın sadece iç kısımlarını kullanabilirken erkekler zaman zaman dışarı çıkabiliyordu.



Şekil 1.1.3. Moda Deniz Hamamı

Deniz hamamlarının denetim ve yönetimi de oldukça kontrollüydü:

“Deniz Hamamları ilk önceleri Tersane-i Amire’ye bağlıydı. Bu kurum ayrıca denize girilecek açık yerlerin düzenlenmesinden ve deniz kazalarıyla boğulmalardan da sorumluydu. Yerel idarelerin oluşmasıyla bu görevin Şehremaneti’ne verilmesi düşünüldü. 6 Ekim 1868 tarihli Dersaadet idare-i Belediye Nizamnamesi’nin 4. Maddesiyle “münasip mevkilerde deniz hamamları tertip ve teşkiline” belediye yetkili kılındı. Ama biraz gecikerek gerçekleşme olanağı buldu. 10 Mayıs 1870’de Şura-i Devlet Dairesi deniz hamamlarıyla ilgili dört maddelik nizamniye lahiyası hazırlayarak umumi deniz hamamlarının belediye tarafından verilecek projeler üzerine inşa olunmasını istedi...

Şehremaneti bu ihtiyacı karşılamak için 28 Eylül 1870’de İstanbul, Kadıköy, Adalar ve Boğaziçi’nde 21 adet erkek, 5 adet de kadınlara ait olmak üzere 26 hamamın

yapılmasını kararlaştırıldı... Şehremaneti hamamlarla ilgili tüm projeyi dahiliye Nezareti'ne sundu Bahriye Nezareti ise deniz hamamlarından elde ettiği gelirin hazinden karşılanması isteği ile Şehremaneti'nin sunduğu projeyi prensipte kabul ettiğini açıkladı. Çünkü Bahriye nezareti, 1870 yılında ruhsat bedeli olarak deniz hamamlarından 96.650 kuruş gelir sağlıyordu... Ve 28 Ağustos 1872'de Deniz Hamamları Şehremaneti'ne devredildi. ” (Evren, Burçak, 2000, s.28)

Deniz hamamı kıyafeti de başlangıçta erkeklerde uzun paçalı don kadınlarda ise gündelik kıyafetin denize uygun görülebileniydi. Ancak bu durum kısa sürede değişti. Deniz Hamamında şehir hamamlarında olduğu gibi peşdemaller kullanılmaya başlandı. Peşdamaller hamamların çevresine asılarak kurutuluyorlardı.

“İşte bu pek erken plaj tarihimizin erkekler için makbul deniz giysisi, çok afedersiniz ama bildiğimiz “paçalı don”dur. Reşat Ekrem Koçu, “Açıktan girilirse bayağı uzun paçalı, hatta paçalar uçkurluklu beyaz patiska iç donları”nın kullanıldığını yazar. Kadınlar dört duvar içinde olmalarına rağmen ancak elbiseleri ile girerler suya. Baş örtülü, maşlahlı, entarili...” (Akcura, Gökhan, “Gramofon Çağı”, 2002)

Deniz hamamları kısa sürede İstanbul'lular için vazgeçilmez oldu. Özellikle kadınlar ve erkekler için Deniz Hamamları yazların önemli bir sosyal etkinliği olmuştu. Yine Burçak Evren'in (2000) Refik Halid'den aktarımıyla:

“...Feneryoluna giderken önüme tesadüfen bir vapur çıktı, Moda ve Kalamış'a gidiyormuş, tam yolumun üzerindeydi, atladım. Atladım ama şaşıra kaldım, aman yarabbi o ne kalabalıktı!.. Fakat beni şaşırtan bu kalabalık değil, kalabalığı teşkil edenlerdeki fevkaladelikti; ben ömrümde bir vapur güvertesi üzerinde bu kadar çok, bu kadar genç ve hatta bu kadar güzel kadın kafilesine rastgelmemiştim! İçlerinde ihtiyarı hemen hmen hiç yoktu, çirkini pek azdı ve hepsi mümkün olduğu kadar hafif giyinmişti.” (Evren, Burçak, 2000, s.49)

İstanbul'un sosyal hayatındaki etkileri elbette dönemin belli kısıtlarıyla sınırlıydı. Ancak kadının konumu ve kadın, erkek arasındaki ilişki kurma biçim ve ortamları bir sonraki bölümde de değineceğimiz gibi Türk modernleşme çabasının en önemli sorunsallarından birini oluşturur. Bu açıdan bakıldığında o dönem Osmanlısındaki sosyal etkisi batıdaki benzerlerinden farklılıklar içermesine rağmen oldukça önemlidir.

Dönemin belli başlı deniz hamamları: Avrupa Yakasında: Galata Köprüsü Deniz Hamamı, Yenikapı, Kumkapı, Salıpazarı, Beyazpark, Bebek, Bakırköy; Anadolu yakasında Beylerbeyi, Haydarpaşa, Moda, Kalamış, Fenerbahçe, Caddebostan deniz hamamlarıdır. Deniz Hamamları, 1920'lerde plajların ortaya çıkmasıyla eski önemlerini kaybetmiş olmalarına rağmen uzun yıllar plajlarla birlikte var olmayı sürdürmüşlerdir. Hatta Moda Deniz Hamamı 1980 yılına kadar varlığını sürdürmüştür.

Tanzimat dönemiyle başlayan İstanbul'un kentsel gelişim sürecindeki modernizmin aşamasına iki önemli açıdan baktık. İlki kentsel morfolojik dönüşümdü, ikincisi de deniz hamamlarıyla somutlanan kentin sosyal ve boş zaman aktivitelerinde meydana gelen değişimdi. Her ikisinin de genel Türk modernleşmesinin ekonomik ve sosyal gelişimiyle olan ilişkilerini göstermeye çalıştık.

1.2 İSTANBUL'UN KENTSEL GELİŞİM SÜRECİNDE, PLAJLARIN BİRİNCİ DÖNEMİ (1920-1980)

“Eski İstanbul'da kıyılar ve plajlar konusu, ister istemez denize girme kültürümüzün evrimini sorgular.

Kıyılar ve plajlarla İstanbul denince, dört değil, her bir yanı denizlerle çevrili bir kentten söz ettiğimizi unutmayalım. Karadeniz, Marmara, Boğaziçi ve Haliç söz konusu elbette. Attığımız her üç adımdan biri deniz kenarına götürür sizi. Deniz kenarına gelince lebi derya bir sahil kahvesinde nargile içebilir, ya da beyaz boyalı bir yalı dairesinde udunuzu çalabilirsiniz... İster kayığa biner Boğaziçi'nin mehtaplı gecelerini keşfeder, ister oltanızı sarkıtıp hiç vakit geçirmeden avucunuza düşecek balıkları beklersiniz. İstanbul'un ne güzel yanı, deniz kıyılarıyla kurulan bu güzel dostluk değil midir?

İstanbullu denizi seyreder, üstünde seyreder, nimetlerinden yararlanır yararlanmasına da... Denize girmekle arası pek hoş değildir. Modern zamanlara gelinceye kadar, insanımız soyunup denize girmekten hoşlanmamıştır. Hoş bu yalnız bize özgü bir eksiklik değildir elbette. Dünyada da plajların yayılıp, insanların üryanlaşması ancak yirminci yüzyılın ilk çeyreğinde gerçekleşmiştir.” (Akcura, Gökhan, 2000)

Gerçekten de sanılanın aksine plaj kültürünün İstanbul'a gelmesi batıda gelişmesinden çok sonra olmamıştır. 1902'ye kadar İngiltere'de kadınların ve erkeklerin denize girdiği yerler birbirinden ayrılmıştı. Ancak bu tarihten sonradır ki modern anlamda plajlardan bahsedilebilir. (bkz. URL4)

İstanbul'da ilk denize girenlerin Beyaz Ruslar mı yoksa işgal kuvveti askerleri mi olduğu tartışmalıdır. Ancak hemen hemen aynı zamanlarda gerçekleşmiş, tahtalarla sınırlanmamış bir alandan kadın ve erkek için ayrılmış bölgeler olmadan denize girme etkinliğinin gerçekleştiği yer konusunda şüphe yoktur. İstanbul'da plaj usulü ilk denize girilen yerler Yeşilköy ve Florya sahilleridir.

“Deniz hamamlarından plajlara geçişimizin başlangıcı İstanbul'un İstanbul'un İşgal yıllarına denk düşer. Bu yıllarda devrimden kaçarak İstanbul'u geçici bir süre de olsa mesken tutan Beyaz Ruslar Florya kıyılarına yerleştirilir. Biraz sıcaktan, birazda yolculuk arkadaşları bitlerden kurtulmak amacıyla denize giren Beyaz Rusları görmek için, İstanbul'lular akın akın bu kıyılara gelirler.” (Akcura, Gökhan, 2000)

İşgal yıllarında İstanbul'a gelen Beyaz Ruslar Florya'da çadırlardan kurulan kamplara yerleştirilirler. Burçak Evren'in (2000), Mehmet Temel'den aktarmasına göre yaklaşık 23 Kasım 1920'de, 250 hane dolayında Beyaz Rus bu alana yerleştirilmiştir.

Bu açıdan bakıldığında İngiltere'de 1902'den sonra oluşmaya başlayan plajlarla İstanbul 1920 yılında tanışmıştır. Ancak elbette bunu mümkün kılan öncelikli hukuki zemin yani İstanbul'un fiilen Osmanlı hakimiyetinden çıkmış olmasıdır. Her ne kadar Osmanlı Tanzimat'tan sonra modernleşme konusunda dışa daha açık bir politika izlese de, politika genel hatlarıyla modern ya da batılı olanla eski topluma ait olan arasında bir denge kurmaya dayanıyordu. Plajların yani kadın ve erkeğin ayrı alanlarda denize girmediği bir usulün eski tarafından reddedileceğinden emin olunabilirdi. Deniz Hamamlarının yaygınlaşması esnasında bile en çok özen gösterilen şeylerden biri kadın ve erkek deniz hamamlarının mümkün olduğunca birbirlerinin seslerini bile duyamayacakları bir mesafeye yapılmasıydı. Ancak işgal bu hukuki ve sosyal zemini ortadan kaldırdı. Sonradan kurulacak Cumhuriyet rejimi de plajları Türk sosyal hayatında modernleşmenin bir göstergesi olarak algılayıp

desteklemiştir. İşgal günlerinde başlayacak Plaj kültürü, Cumhuriyet döneminde de İstanbul'un ayrılmaz bir parçası haline gelecektir.

2.1.1 İstanbul'un Kentsel Gelişim Süreci (1920-1980)

Cumhuriyetten Göç Dalgasına İstanbul'un Kentsel Gelişim Süreci (1920-1960)

Tanzimat'tan, Osmanlı hakimiyetinin sonra erdiği 16 Mart 1920 tarihine kadar İstanbul'un dönüşümü piyasayla devlet çabalarının ekseninde devam etmişti. Ancak modern bir kent oluşumunun itici gücü olan “sanayi kenti” olma misyonunu gerçekleştiremediğinden kentin gelişim dinamiklerinin önemli ayakları eksik kalacaktı. Esasında İngiliz'lerin İstanbul'a çıkartma yapması ve fiilen Osmanlı otoritesini yok edecek olan olay 1918 yılında gerçekleşmişti. Ancak kentin yerel iradesi ve inisiyatifi hala Bab-ı Ali'nin elindeydi. İşgalden bir gün önce Halide Edip liderliğinde yapılan mitinge olan büyük katılım da kentin sosyal hayatında kaybedilen savaşın tüm yıkıcı etkisine rağmen hala Osmanlı'nın güçlü etkisini gösteriyordu. 1920 yılı, İstanbul için işgalle başlayan ve Cumhuriyetle devam 500 yıla yakın Osmanlı hakimiyetinin ve 70 yıla yakın Osmanlı modernleşmesinin sonu anlamına gelmekteydi. Bu sürecin sonlanmış olduğunun en önemli göstergesi elbette ikinci bölümde değineceğimiz “plajların” ortaya çıkmasına izin veren sosyal ve de hukuki durumun oluşmuş olmasıdır.

Dönemin bitiş tarihi olarak seçtiğimiz tarihte İstanbul'un yavaş yavaş bir sanayi kenti haline geldiği ve bunun sonucunda da daha önce yaşamamış olduğu dönüşümü geçirdiği 1960'lı yıllardır. Bu dönüşüm kente ortaya çıkan sanayi kuruluşları, bu kuruluşlarda çalışma ve oluşan ekonomi de yer alan ki için kente olan yoğun göç ve göçün yol açtığı konut sorunu ve bu sorunun çözümünün konut piyasasıyla gecekondulaşmaya bırakıldığı yılların başlangıcıdır.

Elbette 1920-1960 arasındaki yıllar İstanbul'un kentsel gelişiminde lineer bir çizgide düşünülemez. Kentin fizyolojisinin bir patlama benzeri şekilde hızla dönüştüğü 60'lı yıllara kadar olan gelişim içerisinde de kent bazı kırılma noktaları yaşamıştır.

Genç Cumhuriyet Dönemi ve Plajların Ortaya Çıkması (1920-1940)

Bu noktalardan ilki Cumhuriyetin ilanından sonra İstanbul'un gözden düştüğü 1923-1939 arası olarak görülebilir. Bu dönemde İstanbul kendi haline bırakılmış genç cumhuriyet imar etkinliğinin merkezi olarak İstanbul'un karşısında konumlandığı Ankara'yı seçmiştir. Karşılığında ise İstanbul "yalıtılmış", ötekine ve eskiye ait görülmüştür. Atatürk bizzat kendi çok önemli siyasi kararları alıp adımları attığı ve hayata gözlerini yumacağı şehir olan İstanbul'u 1927 yılı ortasına kadar ziyaret etmemiştir.

"Ulus-devletin kuruluşunun İstanbul için yeni koruyucu sınırlar çizmesi ve ulus inşası adına İstanbul'un yasalarını sarması beklenebilirdi... Ne var ki; her ikisi de Kemalimin seçkinlerinin kendilerine özgü milliyetçi bakış açısından kaynaklanın iki nedenden dolayı gerçekleşmeyecektir. Birincisi, Osmanlı'nın ve özellikle İstanbul'un fiilen yaşadığı modernleşme türü, bu toprakların ürünü olan bir süreç gibi görünmüyordu, çünkü bu süreç katılanların doğası yüzünden kuşkuya davet ediyordu. Başka bir biçimde söylersek, batılılaşmış olan toplum kesimleri gayrimüslim olduğuna göre, bunlar "gerçek" ulusun bedeni üzerinde zararlı bir ur, hatta bir parazit gibi görünüp reddedilebilirdi... İkincisi, modernist Kemalist dünya görüşüne göre, yerel olan da İslama ve dolayısıyla ortaçağ karanlığına bağlılığı dolayısıyla muteber değildi." (Keyder, Çağlar, 1999, s.17)

Aslında bu ikiliğin ya da bu ikilik içerisinde Kemalist cumhuriyetin Ankara'dan yana tavrını koyarak İstanbul'u ihmal etmesinin İstanbul'a bakış açısının yanında sahici bazı politik gerekçeleri de vardı. Öncelikle cumhuriyetin ilk yıllarında saltanat halen Cumhuriyete karşı bir tehdit olarak algılanmakta ve Cumhuriyetin geri dönüş yollarını tamamen kapamak için yeni bütünlüklü bir alternatif inşası zorunlu görünmekteydi. Politik olarak da başlangıçta genç cumhuriyetin başarısızlığı karşısında saltanat hala bir alternatif olarak durmaktaydı. Saltanatın bu alternatif olması durumu, başkenti Ankara'ya taşınması tartışmalarının da arkasında bulunmaktaydı.

"Ankara 13 Ekim 1923'te, yeni rejimle Osmanlı geçmişi arasında mesafe koymaya yönelik dramatik, tarihsel bir karar alınarak yeni Türkiye Cumhuriyetinin başkenti ilan edildi. 1919'da milli mücadelenin başlamasından, 1924'de halifeliğin

kaldırılmasına kadar, Türkiye, esasen “iki başkentli bir ülkeydi: İslam’ın merkezi İstanbul’da, devletin merkezi ise Ankara’daydı.” 1927’ye kadar, Ankara’nın başkent olması fikrine karşı ciddi bir muhalefet vardı. Kent tarihçisi Gönül Tankut, Mustafa Kemal’in adalet, eğitim ve sağlık hizmetlerinin dağıtılmasında “ağırlık merkezi” oluşturmanın önemini gayet iyi sezmiş olduğunu düşünür. Ankara’nın fiilen “seçilmekten” çok, savaş hükümetinin Ankara’da bulunmasının onu fiilen başkent haline getirdiği şeklindeki teoriye karşı çıkar. Kasten olsun olmasın, Ankara’nın modern bir başkent olarak seçilmesi ve imar edilmesi, cumhuriyetçi tahayyülü besleyen milli bir destan haline gelmiştir.” (Bozdoğan, Sibel, 2001, s.82)

Genç cumhuriyetin bu yaklaşımı 30’lu yılların sonuna kadar İstanbul’un aşağıda yukarı aynı fiziki görünümde kalmasına yol açmıştı. Nüfus olarak ise gerileme mevcuttu. Yüzyılın başlarında bir milyona dayanan kent nüfusu 1940’larda 600 binlere kadar gerilemişti. İstanbul köhneliğe ve eskiliğe mahkum edilerek cezalandırılıyordu adeta. 40’lara kadar olan dönemde İstanbul’un fiziki yapısında önemli bir değişimden söz edilemez. Bir istisnaıyla. İstanbul 1920’den 1940’lara süren yirmi yıllık yalıtılmış döneminde bir plajlar kentine dönüşmüştür. Genç cumhuriyet İstanbul’un -eski modern- ve -eski İslam- yapısını rakip olarak görür ve korunması ya da gelişmesi için çaba göstermezsek plajlara aşağıda değineceğimiz gibi farklı yaklaşmıştır.

Prost – Lütfü Kırdar, Planlı Dönemi (1940-1950)

İstanbul’un Cumhuriyet Türkiye’sindeki bu ilk döneminde ikinci alt dönem olarak görebileceğimiz dönem 1938-39 gibi başlayıp 1950-55 gibi sonlanan ve Prost tarafından hazırlanan Nazım planına göre yönetilen “planlı” dönemdir. Bu dönemi karakterize eden Prost Planının hazırlanmasıyla başlayan ve Lütfü Kırdar valiliği zamanında olan imar hareketleridir. Belki artık İstanbul merkezli kurulabilecek bir rejimi tehdit olarak görmediğinden belki de Ankara’dan bir başkent yapma projesinde gösterdiği başarıdan dolayı 30’lu yılların sonunda İstanbul, Kemalist’ler tarafından yeniden ilgi görmeye başladı. Elbette kentin bütün bu yıllar boyunca ihmal edilmiş olmasının yarattığı eskimeye ve nüfus azalmasına karşı önlem alınmasının gerekliliği de biraz bu süreci meydana getirmiştir. Atatürk’de özellikle

30'lu yıllardan itibaren İstanbul'da daha fazla zaman geçirmeye başlamış ve 1938 yılında yine İstanbul'da hayata gözlerini yummuştur.

1936 yılında İstanbul'un planlaması için bazı ünlü mimar ve şehirciler bizzat Atatürk'den davet almışlardır. Ancak, Cumhuriyet'in İstanbul projesi elbette modern bir İstanbul yaratma projesiydi. Özünde Kemalist anlamda modernizm 20'li yıllardaki yaklaşımıyla aynıydı. Ülkenin kendi dinamiklerine dayanan milli bir modernizm istenmekteydi. Yukarıda belirttiğimiz ikili karşıtlık yine geçerliydi. Yani hem gayrimüslim'lerin başını çekeceği bir modernizm tehdit ve yozlaşma olarak algılanmakta, hem de eski kültürün olduğu gibi korunması bir gericilik olarak algılanmaktaydı. Bozdoğan (2001) bu karşıtlığı Corbusier'in İstanbul'un planlanması ihalesini kaybediş gerekçesini anlattığı röportajıyla vurgulamaktadır:

“Le, Corbusier'nin Türk hükümetinin İstanbul'un eski ahşap evlerine herhangi bir modern müdahalede bulunmamasını önerdiği için Türkiye'deki önemli bir ihaleyi kaybetmiş olması, bu cumhuriyetçi hislerin gücünü göstermektedir. Le Corbusier kendisiyle çok sonra yapılan bir mülakatta şunları hatırlar: 'Eğer hayatımın en büyük gafı ve en büyük teknik hatası Atatürk'e yazdığım mektup olmasaydı bugün büyük rakibim Prost yerine güzel İstanbul şehrinin imarıyla ben uğraşacaktım. Bu mektupta inkılap yapmış bir milletin en büyük inkılapçısına İstanbul'u eski haliyle, asırların tozu toprağıyla bırakmasını tavsiye ediyordum. Ne büyük hata ettiğimi sonradan anladım. ("Le Corbusier ile Mülakat", Arkitekt 19, no.11-12 (1949),s. 230-231)" (Aktaran: Bozdoğan, Sibel, 2001, s. 82)

İşin ilginç tarafı, yine Bozdoğan'ın (2001) da tespit ettiği gibi bir cumhuriyet ikonu olarak Ankara sıkça, tozlu geçmişin karşısına temiz gelecek, eskiye karşı yeni olarak sıkça vurgulanmaktaydı.

İstanbul'un yeniden imarı için açılan ihaleyi kazanan ise Henry Prost (1874-1959) oldu. Prost projesinde korumacı ve modernleştirici tavrı bir arada göstermiştir. Sarayburnu ve Sultanahmet çevresinin tarihi karakterinin korunması ve arkeolojik park olarak nitelenmesi, sur içinde, Topkapı'ya doğru geniş bir zooloji ve botanik parkı önerisi, surların dışında yeşil bir koruma kuşağı bırakılması, Beyazıt, Aksaray, Eminönü, Şişhane meydanlarının düzenlenmesi, Harbiye, Osmanbey, Nişantaşı'ndaki düzenlemeler ile Maçka Parkı (şimdiki Demokrasi Parkı) ve Taksim

Gezi Parkı, Prost planının birçoğu uygulamaya aktarılabilmiş örneklerinden bazılarıdır. Ayrıca yine Prost'un planına göre Haliç bir sanayi bölgesine dönüşmüşse de 80'li yıllardan sanayi Haliç bölgesinden desantralize edilmiştir. Tarihi yarım adanın sulietini koruyabilmek için denizden 40 m irtifa seviyesinde yer alan yapıların yüksekliklerinin üç kat ile sınırlandırılması Prost planının günümüze ulaşabilmiş en bilinen ve tartışılan ilkelerinden olmuştur.

İhsan Bilgin'in (1995) de belirttiği gibi Prost planının bir diğer dikkat çekici noktası paradoksal olarak nüfusu bir milyondan, 600 binlere inmiş küçülen bir kente büyüyen ve sıkışan kentler için geliştirilen bu planın uygulanmasıdır. Fransız planıcı Prost'un projesi ve Vali Lütfi Kırdar'ın operasyonları bu çerçevede değerlendirilmelidir.

“Prost'un barok gezi parkı ile başlayan bu yeşil kuşağın (US: Taksim Gezi Parkından, Maçka Parkına uzanan park alanı) içine kamusal işlevleri taşıyan binalar serpiştirilmişti; Taksim Belediye Gazinosu, Açık Hava Tiyatrosu, Spor ve Sergi Sarayı ve Dolmabahçe Stadı. Uygulanan ikinci proje, şehrin bitiş noktalarından biri olan Taksim'in üzerindeki kışla yakılarak bir meydan, bir eklem haline getirilmesi ve şehrin bu eklem üzerinden lineer bir bulvarla kuzeye, Şişli'ye doğru uzatılmasıdır... Taksim-Şişli arasındaki bu kuvvetli eksen, daha önce ayrıık olarak gelişen ve farklı karakterler gösteren Maçka, Teşvikiye, Kurtuluş, Osmanbey, Şişli gibi mesken mahallerini bütünleştirmiş birbirine bağlamıştır.” (Bilgin, İhsan, 1995, s.93)

Böylece Karaköy, Şişli, Dolmabahçe üçgeni bir bütün haline getirilmiştir.

Ayrıca aşağıda belirttiğimiz gibi bu dönem İstanbul'da pek çok plajın açıldığı ya da imar edildiği dönem olmuştur. Dönemin Lütfü Kırdar tarafından desteklenen en önemli plajlarından biri de Süreyya Paşa plajıdır. Aşağıda ilgili bölümde açıklanacağı üzere dönemin modern bir kent yaratmaya dönük imar hareketlerinin önemli bir parçasını da plajlar oluşturmaktadır.

Menderes Dönemi (1950-1960)

Menderes dönemi İstanbul'un imarında sonraki gelişimini belirleyecek önemli bir dönüm noktasıdır. İhsan Bilgin'in (2002) belirttiği gibi bu dönemde kent sermayenin ihtiyaçlarına göre yeniden biçimlendirilecekti. Menderes'in İstanbul'un fiziksel görünümündeki yaklaşımı “..trafiği rahatlatmak için yollar ve meydanlar açmak, kenti güzelleştirmek ve dini yapıları restore etmek olarak tanımlamıştı” (Kuban, Doğan, c.5 s.390)

Bu yaklaşımın ve bu yaklaşımla imar edilecek kent olarak İstanbul'un seçilmesinin birkaç nedeni vardı. Öncelikle Menderes, CHP iktidarıyla özdeşleşen Ankara'nın karşısında kendi modelini yaratma arzusundaydı. İstanbul neredeyse el değişmemiş hali nüfusu ve tarihsel önemiyle büyük potansiyeller sunmaktaydı. Kuban'ın da belirttiği gibi buradaki yaklaşımını biraz da Anadolu esnafının modernizm bakış açısını yansıtıyordu. Burada tarih bir ideolojik malzeme olmakla birlikte kültürel bir değer olarak algılanmamaktaydı. Bu yaklaşımı besleyen bir diğer neden de 50'li yılların Türkiye'sinde aydınların ve Demokrat Parti eşrafının Türk modernleşmesine model olarak Amerikan modelinden etkilenmeleridir.

Nüfusu 600⁹ bin dolaylarında olan İstanbul, 1950'lere gelindiğinde bir yaya merkezli ulaşım şehriydi. Aydınların ve Menderes'in İstanbul'da öncelikli sorun olarak bulvarları ve trafiği görmesinin bir nedeni de buydu. Kuban'ın da belirttiği gibi gelişmiş bir tramvay ve deniz ulaşım sistemi mevcuttu. Menderes'in bulvar ve meydan merkezli modern kent imgesi bu toplu taşıma ağını geliştirmeyi bir hedef olarak belirlemedi. Aslında kentin genişleyeceği projeksiyonuna da yaslanmamaktaydı. Zaten hemen akabinde gelecek göç dalgasının hızlı gecekondulaşmaya yol açması Menderes planlarının nüfus artışı projeksiyonunun olmadığını en önemli göstergelerinden biridir.

“Burada üzerinde durulması gereken nokta, bu operasyonların şehrin yeni dinamiklerini hiç hesaba katmamış olmasıdır; sanayileşme, göç, konut sorunu ve hepsini birbirine bağlayan yeni imar alanları sorunu.” (Bilgin, İhsan, 1995, s.93)

⁹ Bilgin, İhsan, 1995, s.92

Bulvar ve Meydan merkezli modern şehir imgesi bu anlamda aslında 20.yy'ın ikinci yarısına ait bir imge değil bir yüzyıl öncesinine Haussman'ın Paris'ine ait bir imgenin İstanbul'da yeniden hayat bulmasıydı. *“Haussmann Ortaçağ'dan kalan eski şehrin bağrında muazzam bir bulvarlar ağı oluşturuyordu. Napoleon ve Haussman, yeni yolları kenti dolaşım sistemindeki atardamarlar olarak tasarlamıştı.”* (Berman, Marshall, 1982, s.189) Ancak Haussman ve Napoleon'un geniş bulvarlar ve meydanlar temelindeki Paris planlamasının amacı Menderes'den elbette farklıydı. *“Fransa'da birbiri ardına yapılan 1789, 1794, 1799, 1830 ve 1848 devrimlerinin tümüne Paris'te karar verilmişti...”* (Benevolo, Leonardo, 1993, s.199) Kenti baştan başa kesen bulvar ve meydanların esas amacı da bir ayaklanma karşısında askerlerin girmesini engelleyen dar sokak barikatlarına izin vermemektir. Geniş bulvarlar askerlerin bir yerden başka bir yere taşınmasına olanak sağlayacak, büyük meydanlarda kalabalıklar daha kolay kontrol altına alınabilecekti. Menderes'in amacı ise elbette bir devrim tehlikesi karşısında tedbir olması için bulvar ve meydan temelli İstanbul'un oluşturulması değildi. Otomobil merkezli ulaşımın olduğu Amerikan kentlerine olan özenti burada temel neden olmuştur hiç kuşkusuz. İkinci neden de bir çok Avrupa kentinin Haussman vari olmasa da yaşadığı Bulvar – Meydan merkezli gelişmenin İstanbul'da yaşanmamış olmasıdır. Ancak aynı geniş bulvarlar ve meydanlar sonradan oluşturulan başkentte yani Ankara'da mevcuttu. Kendi modern kent anlayışını (dönemin liberal algısıyla) İstanbul'da da var etme isteği, Ankara'nın karşısına modern alternatifini yaratmak isteyen Menderes'in de Bulvar ve Meydan merkezli bir imar planıyla hareket etmesinin bir gerekçelerinden biriydi elbette.

Ancak Menderes döneminin imar hareketi İstanbul açısından yıkıcı bir hareket oldu.

“Büyük yol ve meydanların açılması için Menderes döneminde istimlak edilip yıkılan bina sayısı 7.289'a ulaşmıştır. Tarihi İstanbul'un en eski aksı üzerindeki eski eserler ya ortadan kaldırılmış (Murat Paşa Hamamı ve daha bir çok yapı), ya traş edilmiş (Simkeşhane, Hasan Paşa Hanı); yollar karayolcuların standartlarına göre indirilip çıkarılarak büyük anıtların kimisinin temelleri havada kalmış (Bayezid Hamamı, Fatih Külliyesinin Akdeniz Medreseleri) bazen de toprağa gömülmüştür. (Koca Ragıp Paşa Kütüphanesi ve Sıbyan Mektebi) O dönemde ortadan kaldırılan, kesilen, yeri değiştirilen, gömülen tarihi yapıların, tarihi evlerin listesi oldukça kabardır.” (Kuban, Doğan, c.5 s.391)

Menderes döneminin imar hareketleri 1957 yılınca çıkan “İstanbul’un Kitabı” adlı kitapta ayrıntısıyla anlatılmaktadır.

Menderesin konumuz olan Plajlarla da en ilgili olan imar icraatı Boğaziçi Sahil Yolu projesinin 1. Etabı olan Sirkeci – Florya sahil yoludur. Sahil yolu öncelikle Topkapı sarayı ve surların denizle olan ilişkisini kesmiştir, ikinci olarak da dolguyla alan elde edildiğinden kıyı şeridinin doğal yapısını yok etmiştir. Yalnızca Ataköy’den sonra sahil yolu yoldan uzaklaşmış daha sonra Ataköy Plajının yapılacağı alan doğal kıyı şeridi dokusuyla bırakılmıştır. Bu sahil yolu daha sona değineceğimiz gibi Florya Plajlarına ulaşımı kolaylaştırırken diğer taraftan da Dalan döneminde yapılacak olan 2. ve 3. Etaplarıyla İstanbul’un doğal kıyı şeridini yok etmenin ilk adımlarından biri olacaktır. Bu sahil yolu projesiyle birlikte bir toplu konut projesi olarak Ataköy’ün de temelleri atılmış ile Ceddebostan ve Levent bu dönemde kentin yeni orta sınıf banliyö’leri olarak ortaya çıkmıştır..

Menderes döneminde İstanbul’da yapılan diğer önemli imar hareketleri ise genelde ulaşım eksenli olmuştur; Vatan ve Millet Caddeleriyle Barbaros Bulvarı’nın oluşturulması, Eminönü – Unkapanı yolu, Karaköy’den Dolmabahçe’ye kadar olan yolun genişletilmesi, Boğaziçi Köprüsü’nün ilk projeleri bu dönem yapılmıştır. Bunun yanında Taksim, Karaköy ve Beyazıt meydanları da yine Menderes zamanında düzenlenmiş, birçok yapının yıkılması suretiyle meydanlar genişletilmiştir.

Menderes döneminin İstanbul’un kentsel gelişiminde etkili olduğu bir başka düzenleme alanı da yasalar alanındaydı. Bu dönemde İstanbul’da belediye sınırları büyütüldü, İmar, istimlak ve kat mülkiyeti yasaları çıkarıldı. Yine 60’lara gelen dönemde özellikle Haliç bölgesi bir sanayi merkezi haline gelmiş ve İstanbul’da İşçi sınıfı ve sanayinin daha sonraki dönemlerde belirleyici olmasının altyapısı oluşmuştur. Hem kente yeni gelen ve kentlileşen mavi yakalı işçiler hem de gelişen ekonomik İstanbul’un nüfusunu arttırmış, nüfus artışı ve yasal düzenlemeler, spekülasyona dayanan büyük bir inşaat endüstrisinin doğmasına yol açmıştır.

“İstanbul tarihindeki işçi hareketlerine bakılacak olursa, kırdan kente göçün en önemli denemelerinden biri inşaat sektörünün kalifiye olmayan işçi talebidir.”
(Kuban, Doğan, c.5 s.391)

Bu talep de sarmal olarak göçü, ve yine inşaat sektörü ve gecekondulaşmayı doğurmuştur. İstanbul 1950-1960 yılları arasında gecekondulaşma olgusuyla da tanışmıştır.

“1951’de kentin tümündeki gecekondulu sayısı 8.500 iken, 1957’de yalnızca Zeytinburnu 26 bin konutta 60 bin kişinin yaşadığı bir gecekondulu mahallesi haline gelmiştir. Nüfusu hızla artan Zeytinburnu, 1957’de ilçe statüsüne kavuşmuştur.”
(İBB, Şubat 2009, s. 74)

Ancak yine yukarıda belirttiğimiz Menderes ve dönem taşra kökenli burjuvazisinin¹⁰ modern kent algısının bir ürünü olarak İstanbul bulvarlar, meydanlar ve sanayi ile imar edilirken kültürel olarak aynı çabanın olduğu söylenemez.

“50’li yılların tamamı boyunca (yabancı devlet adamlarınının resmi ziyaretleri dışında) İstanbul’da gerçekleşen dünya çapında önem taşıyacak tek kültürel olay Hilton Oteli’nin açılışydı (uluslararası üne sahip birkaç sima bu açılışa katılmıştı) Bir başka beş yıldızlı otelin açılması için 70’li yılların başını beklemek gerekecekti.”
(Keyder, Çağlar, 1999)

¹⁰ Kuban, Doğan, c.5 s.391



Şekil 1.2.1. İstanbul Hilton. Amerika dışındaki üçüncü otel olması nedeniyle Konrad Hilton ve bir çok Hollywood yıldızının katılımıyla 1955 yılında açılmıştır.

Sanayi Kenti İstanbul (1960-1980)

1960-80 arası İstanbul'un pek çok yeni kavramla tanıştığı yıllar oldu. İşçi hareketi ve işçi sınıfı; gecekondu ve göç, gecekondu hareketi gibi kavramlar İstanbul'un gündelik hayatının bir parçası haline geldi.

“1950’lerin öncesi kentin meskun bölgelerini çeviren devlet arazisini ele geçirmeye yönelik bir baskı yoktur. 1920’lerle 1945 arasında kent nüfusu hemen hemen aynı çoğu kentlerde de Birinci Dünya Savaşı’nın altında kaldı. İstanbul’da bu dönemde kent dokusunun içerisine serpiştirilmiş halde, geniş bostan veya mandıra arazileri bulmak gayet olağandı.

İstanbul’un nüfus patlaması 1950’lerden sonradır: 1950’de bir milyonun üzerinden 1970’de üç milyona, 1975’de dört milyona, 1985’de altı milyona ve 1995’de dokuz milyona. 1945’i izleyen yarım yüzyılda ortalama yıllık %4 ila 5 nispetindeki bu

büyümenin büyük kısmı yeni göçe ve göçmenlerin yüksek doğum oranlarına dayanıyordu.” (Keyder, Çağlar, Kış 1999, s.76)

Kentteki bu hızlı göç ve nüfus artışı, nüfus artışına göre planlama yapmayan merkezi hükümet ve politikalarla da birleşince kaçınılmaz olarak gecekondulaşma ortaya çıktı.

“Sanayi bölgelerini çevreleyen gecekondu mahallelerinin varlığıyla işçilik maliyetlerinin düşmesi, sanayici ve yöneticilerin gecekondulardan rahatsız olmamasının nedenlerinden biriydi. İstanbul’da 50’li yılların ortasına kadar merkezi iş alanı (Sirkeci- Eminönü –Karaköy) ve Haliç çevresinde kümelenen sanayi tesisleri imar planlarındaki kısıtlamalar ve özellikle 1960 ve 1970’li yıllarda hızlı tempolardaki büyümenin de etkisiyle, yer seçimini kentin dışında imar açısından zorluklarla karşılaşmayacakları, ucuza arazi bulacakları köy kanuna tabii alanlar yönünde yaptı. Bu seçim buralarda iş alanı arayan göçmenler için de geçerli oldu. Yeni sanayi bölgelerini çevreleyen gecekondu mahalleleri oluşmaya başladı.” (Şen,M, 1995, s.12)

1973 yılında tamamlanan Birinci Boğaziçi Köprüsü de yeni aksın oluşmasında etkili oldu. Anadolu yakasında daha önceden yazlık alanları olan Bostancı – Kartal aksı konut spekülasyonuna dayalı endüstri tarafından hızla konutlaştırıldı. “İstanbul Plajları”nın geleceğini etkileyecek şekilde bu bölge hızla konut alanına dönüştü. Özellikle Kartal’dan İzmit’e kadar itibaren E5 karayolu çevresine kümelenen irili ufaklı sanayi kuruluşları yine E5’in altında ve üstünde gecekondu mahalleri oluşmasına yol açtı. E5 altında Göztepe’nin hemen üstünde Fikirtepe, E5 üstünde ise Örnek Mahallesi daha sonra gecekondu hareketinin simgesi haline gelecek ve 1 Mayıs Mahallesi olarak adlandırılacak bugünün Mustafa Kemal Mahallesi, Maltepe üstünde yer alan Gülsuyu gibi mahaller oluşacaktı. Avrupa yakasında ise yine aks Boğaziçi köprüsü geçişi Levent – Maslak hattında ve E5 altında yer alan Zeytinburnu – Kazlıçeşme alanında oluşacaktı. Yine Levent – Maslak aksındaki gelişme (ancak o dönem buradaki gelişme Sanayi Mahallesi kadardır) Çeliktepe, Sanayi Mahallesi, Gülbağ gibi gecekondu mahallelerini ortaya çıkartacak. Hala eski sanayi bölgeleri olan Zeytinburnu- Haliç gibi bölgelerde gelişen imalat sanayi de Bayrampaşa,

Gaziosmanpaşa ve 70'lerin sonu gibi Alibeyköy gibi gecekondular mahallerinin oluşmasına yol açacaktı.

Gecekondular dışında kalan konut yapılarının neredeyse tamamı apartmanlar şeklindeydi. Ancak 80'li yıllarda göreceğimiz gibi büyük özel sermaye birikimine dayanan bir konut endüstrisi söz konusu değildir. Esas olarak mütahit olarak adlandırılan arsa alıp konut yaparak satan küçük sermaye gruplarının belirleyiciliğinde bir piyasa söz konusudur. Ancak o yılların mütahitleri 80'li yıllardan itibaren büyük sermayedarlar haline gelecektir.

“1950’lerden önce sadece devlet ve sosyal hizmet binalarının, kısmen de caddelerin inşa edildiğini söylemiştik. 1950-1980 arasında da neredeyse sadece apartman yapıldı. Apartman eğer ana caddenin üzerindeyse, altında bakkal, bayi ya da banka şubesi olarak işlev gören bir dükkan bulunabiliyordu; bir de önünde asgari standartta bir yol ve altyapı şebekesi.” (Bilgin, İhsan, 2002)

Bu hızlı ve plansız konut yapımı ve nüfus artışı 50'li yıllarda İstanbul'un trafik sorununun çözmek amacıyla ama büyümesini planlamadan oluşturulan yolların 70'lerin sonları yaklaştıkça yetersiz hale gelmesine ve şehir bir başka sorunla otomobil merkezli ulaşımın yol açtığı trafik sorununun ortaya çıkmasına yol açtı. Bugün hala çözülememiş ve gün geçtikçe ağırlaşan bir sorundur.

1960 – 1980 sürecinde İstanbul'un kültürel ve sosyal hayatında hiç kuşkusuz en önemli olgulardan biri İşçi Sınıfının ortaya çıkmasıdır. 15-16 Haziran 1970'de İstanbul ilk kez batılı benzer kentlerin daha önceki yıllarda karşılaştığına benzer bir sınıf hareketiyle karşılaştı.

“16 Hazirandaki işçi eylemlerine yaklaşık 150 bin işçi katıldı. Eylemlerde DİSK'e bağlı sendikalara üye işçilerin yanı sıra Türk-iş sendikalarının çoğunlukta olduğu fabrikalardaki işçilerde yer aldı. Olayların büyümesi üzerine 16 Haziran günü öğleden sonra İçişleri Bakanı Haldun Mentemşoğlu, Vali ve DİSK yöneticileri İstanbul Vilayetinde bir toplantı yaptılar.” (URL-1)

70 – 80 yılları arasında İstanbul'un geç gelişen bir kapitalist kent olarak gecekondulaşma ve sınıf hareketinin doğrudan etkisine maruz kaldığını söylememiz

sanırım mümkündür. 15 -16 Haziran'dan 1977'di "Kanlı 1 Mayıs"ına ve 80 askeri darbesine kadar olan süreçte yeni kentliler hızla işçileşmekte, işçi sınıfı olarak kentli sınıflara dönüşmekteydiler. Ancak işçileşemeyen ve "lumpen" olarak konumlandırılacak ciddi bir kesim de kenttin çevresindeki gecekondu mahallerinde hızla çoğalmaktaydı. Bu dönem İstanbul'un "kentlileştirme", "barınma" sorunlarının çözümünde planlama eksikliğinden ve vizyonsuzluktan dolayı yetersiz kaldığı ve bunun bedelini kentsel morfoloji'de dönüşü çok zor olacak bozulmalarla ödediği yıllardır.

Her üç dönemin izlerini İstanbul'da plajların izlerini takip ederek de sürmek mümkündür. Genç Cumhuriyet Dönemi İstanbul'un Plajlarla tanıştığı yıllardır. Hukuki ve sosyal olarak İstanbul plajlara hazır hale gelmiştir. Bizzat Atatürk tarafından plajlar Modern İstanbul ve Türk sosyal hayatının bir simgesi olarak desteklenmiştir. İkinci dönem olarak adlandırdığımız Prost-Lütfü Kırdar "Planlı" dönemi ise Atatürk'ün desteklemesiyle oluşan Modern sosyal hayatın bir simgesi olarak plaj imgesi daha da güçlenmiştir. Plajların kalitesinin, adedinin artırılması ve İstanbulluların plajlardan yararlanır hale gelmesi bu dönemin belli başlı özelliklerindedir. Menderes dönemi ise dönemin tüm karakteristiğini plajlar üzerinde de gösterir. Plajlar yine desteklenmiş olmakla beraber korumacı olmayan şehir yaklaşımından paylarını almışlardır. Boğaziçi Sahil Yolu projesinin birinci etabında Ataköy ve Florya plajları korunmasına rağmen sahil bir başka plaja izin vermeyecek şekilde doldurulmuştur. Ulaşımın eksenli imar politikaları tarihsel dokunun korunması konusunda hassas olmadığı gibi aynı şekilde doğal dokunun korunması konusunda da hasas davranmamıştır. Sanayileşme ve Göç döneminde ise plajlar varlıklarını korumalarına rağmen hızla gözden düşmüş, artan nüfus ve kirlenen deniz bir süre sonra yani 80'li yıllara gelindiğinde İstanbul plajlarının yok olmasına yol açmıştır.

2.1.2 İstanbul Plajları (1920-1980)

Giriş bölümünde de değinildiği gibi amacımız bu bölümde tek tek İstanbul plajlarının tarihçelerini vermek değil. Herşeyden önce yine giriş bölümünde değinildiği gibi tezin amaçlarından birisi plajların İstanbul sosyal hayatının nasıl ayrılmaz parçaları haline geldiğini gösterebilmek. Bundan dolayı bu bölümde bazı özelliklerinden

dolayı plajları seçtik: Florya Plajı; İstanbul'un ilk plajı olma ve Türk modernleşme projesiyle ilişkilendirilmesi bakımından seçildi; Caddebostan Plajı, Anadolu yakasının en büyük plajıdır ve semtin kültürünü ve gelişimini etkilemesi bakımından incelemenin bir parçası olsun; Haliç Plajı, tamamen ücretsiz bir plaj olması nedeniyle, İstanbul Plajlarının farklı gelir ve kültür gruplarına hitap edecek seçenekler sunduğunu göstermek amacıyla eklendi; Küçüksu Plajı ise belediyenin çeşitli promosyonlar düzenleyerek İstanbulluları yeni açılan plajlara yönlendirmesinin bir örneği olarak incelendi; Süreyya Plajı ise bir semte adını vermesi bakımından çalışmaya dahil edilmiştir.

Florya Plajı ve Cumhurbaşkanlığı Köşkü

Florya Plajı hiç kuşkusuz İstanbul'da plaj usulü denize ilk girilen yer olmuştur. Başlangıçta işgal kuvveti askerlerinin ve Beyaz Rusların serinlemek amacıyla denize girdiği bu alan hızla İstanbulluların akınına uğradı. İngiltere'deki ve batıdaki kentlere benzer bir şekilde İstanbullularda ücretlerin pahalılığına rağmen denize trenle erişiyorlardı. Florya'ya özel otomobiller ya da trenlerle gelinir, *“derme çatma bir parkta kızgın güneş altında bütün gün geçirilirdi”*

“Anastas ismindeki bir Rum, Solaryum'un olduğu yere küçük bir baraka kurarak bir açık hava meyhanesi işletmeye koyuldu. Florya'nın ilk tadını çıkararak işte bu barba Anastas'dır.” (Feridun Kandemir) Anastas'ın meyhanesinde demlenenler denize girmeye niyetlendiklerinde ne yapacaklar? İşte bu konudaki boşluğu ilk değerlendirenler ise yine iki Rum vatandaşı oldu; Uzun Aleksandr ile Küçük Aleksandr. Bunlar “operatör Murat beyden kiraladıkları yerde, şimdiki Solaryum plajını kurdular. (...) Solaryum kafesi gelmeyince biraz öteye Haylayf (Highlife) plajı kuruldu. Ve ondan sonrası malum. Artık Florya'nın yıldızı parlamıştı.” (Akcura, Gökhan, 2002, Florya)

Ancak yoğun talep sahilde derme çatma kurulan ahşap kabin ve kulübelerin yerine yenilerinin konmaması Florya'daki planları kısa bir süre sonra gecekondu mahallesi görüntüsüne dönüştürecekti. Florya Plajının kaderini değiştirecek olay ise 1935 yılının Haziran ayında meydana geldi.

“1935 Haziran’ının ilk cuması... Atatürk İstanbul’da mutlak gezilerinden birini yapmaktadır. Birbirini takip eden üç otomobil, Topkapı’dan çıkmış Edirne şosesi üzerinde hızla gitmekte... Şose her zamanki gibi tenha, bakımsız Yeşilköy’ü geçer geçmez, Florya sırtlarında arabalar durdu. Florya kıyısına giden -sözüm ona- yol, yer yer çukurlu, tümsekteki bir patikadan farksız...”

Atatürk, bir müddet dalgın dalgın düşündükten sonra denizi ve Florya sırtlarındaki büyük kara binayı göstererek:” Bütün güzelliğine ve yakınlığına rağmen, bu deniz bize küskün görünmüyor mu?” diyor. Etrafındakiler O’nun gösterdiği ufka, denize ve bomboş kıyıya bakarak başlarını eğiyorlar. Filhakika, İstanbul’un bir semti denecek kadar yakınındaki bu tabiat güzelliği, ancak tek tük gelen yabancıların uğrağı. Atatürk, bakışlarını yanındakilere çevirerek, sesini biraz daha yükseltiyor: “İstanbul’u fethetmişiz ama elde edememişiz.” (Kandemir)” (Evren, Burçak, 2000, s.106)

Bu olaydan sonra Florya’nın ilk imar hareketi diyebileceğimiz bir imar hareketine girişilmiştir. İlk olarak Atatürk’ün emriyle yazlık olarak kullanılacak Florya Deniz Köşkü olarak anılacak olan deniz köşkünün yapımına girişilmiştir. O sıralar Sanayi-i Nefise Mimarlık Kürsüsü’nde görev yapan Seyfi Arkan’ın projesinde karar kılındı. (Atatürk bizzat seçmiştir) Atatürk, Seyfi Arkan’ı bir yıl önce mimarın birinci olduğu Ankara Hariciye Köşkü projesinden tanıyordu. Ama Mehmet Emin Kaya’nın (2002) aktardığına göre köşk için O’nun projesinin seçmesinin asıl nedeni Arkan’ın köşkün yanına bir de Halk Plajı eklemiş olmasıydı. Atatürk bu ekten çok memnun kalmıştı, *“Öyle ki aynı gün Sanayi-i Nefise Mektebi’nden Florya’ya gelen mimara “Beni vatandaşlarımla birlikte etüt etmenizden çok mütehassis oldum.” diyecekti.”* (Kaya, Mehmet Kenan, 2002)

Köşk 14 Ağustos 1935’de, 43 gün gibi bir sürede inanılmaz bir hızla bitirildi. Atatürk bu süre içerisinde de hem inşaatı denetlemek hem de plaja girmek amacıyla sık sık Florya’ya gelecekti. Köşke taşındıktan bir hafta sonra Bakanlar Kurulu’nu burada topladı, İngiliz Kralı VIII. Edward’ı yine bu köşkte konuk etti.

“Florya Cumhurbaşkanlığı Köşkü, karaya yaklaşık 90m’lik bir köprü ile bağlanan ve deniz üzerinde, direklere oturtularak inşa edilmiş tek katlı bir yapıdır. Birbirini

dik kesen iki dikdörtgen kitlenin kompozisyonu olarak tanımlanabilir.” (Afife Batur, İstanbul Ansiklopedisi)

Mehmet Kenan Kaya'nın (2002) da belirttiği gibi bu mimarı farklılığın bir başka anlamı daha vardı. O'da cumhuriyet mimarisinin ilk dönemler kopuş yaşamadığı saçaklı, kubbeli ve artık Cumhuriyet için Osmanlı'nın bir simgesi olan Birinci Milli Mimari akımından kopuşu yeni ve modern Türk mimarisini simgeliyor oluşuydu.

Florya'ya ulaşan yolların imarı ve Halk Plajı'nın da yapılmasıyla Florya Plajı tekrar İstanbullar için popüler dinlenme/eglenme alanlarından birine dönüştü. Atatürk 1935-36-37 ve 38 tarihlerinde her yaz, 1936 yılı içerisinde yazın 2 ay olmak üzere Florya Deniz Köşkü'nde kaldı. Burçak Evren, Willy Sperco'nun Florya'nın Atatürklü günlerini betimlemesini şu şekilde aktarır:

“Başkan'ın bir kayıkta kürek çektiğini, güneş banyosu yaptığını ve köşkün inşaatını yakından izlediğini halk da görüyordu. İstanbul Belediyesi Milli Şef'ten de etkilenecek plajla ilgilenmeye başladı. Yol 15 günde onarıldı. Kulübeler, barakalar yıkıldı, modernleşme planı hemen uygulamaya koyuldu... Halk, Cumhurbaşkanı'nın öteki yanık tenli yüzücüler arasında kumlara nasıl uzandığını seyretmeye geliyordu...” (Evren, Burçak, 2000, s.104)

Atatürk'ten sonra İsmet İnönü de yazları Florya'da denize girer ve ünlü çivileme atlayışını halkın önünde burada yapardı. Halkın Florya Plajına daha fazla rağbet etmesi ise Sirkeci- Halkalı banliyö hattının elektrikli hale getirilip Sirkeci – Florya arasının yarım saate indirilmesiyle oldu.

1950'lere gelindiğinde ise Florya Plajı artık bu yükü taşıyamaz hale gelmişti. Menderes döneminde yapılan sahil yoluyla Florya'ya kara yolu ulaşımı arttırıldı. Plaj genişletildi ve yenilendi. Turistler için de 1400 odalı bir konaklama tesisi yapıldı.

80'lere gelindiğinde ise Florya plajı kirlilikten en çok etkilenen plajların başında geldi. Zeytinburnu – Kazlıçeşme arasındaki daha sanayi üretimi, Yeşilköy- Florya açıklarına demirleyen gemilerin yağlarını ve atık sularını denize boşaltmaları Florya plajını denizi en kirli plajlardan biri haline getirdi. Aslında sahil yolundan uzak

olmasına ve doğal kıyı şeridi yıkımının uğramamı olmasına rağmen kirlilikten dolayı 80'lerin sonlarına doğru hizmet vermeyi bıraktı.

Florya Plajı'nın serüveni İstanbul'un Kentsel Gelişim süreciyle paralellikler gösterir. 1920'lerde Osmanlı hakimiyetinin sona ermesinden sonra kendiliğinden ve çoğunluğu azınlıklardan olan yatırımcıların girişimleriyle plaj haline dönen Florya, İstanbul'daki tüm imar hareketleri gibi Genç Cumhuriyetin, İstanbul'a tekrar ilgi göstereceği 30'lu yılların sonuna kadar kaderine terk edilir. 1930'lu yılların sonunda bizzat Atatürk'ün talimatıyla başlayan imar ve yenileşme ise 50'li yılların sonunda tekrar bir yenilemeyi gerekli kılmıştır. İstanbul'un nüfusunun 1960 yılına geldiğinde 1.800.000'e çıktığı unutulmalıdır. Ancak yine İstanbul'un sanayi kendine dönüştüğü kontrolsüz ve plansız göç ve çevreyi düşünmeden hızla geliştirilen sanayi 1960-1980 arasında İstanbul'un diğer plajlarında olduğu gibi Florya plajının da sonunu getirmiştir.

Florya plajının 2000'li yıllardan sonra olan olan serüvenine ise bir sonraki bölümde değineceğiz.

Caddebostan Plajları

“1926'da iskelenin bitişiğine geniş bir kır kahvesi açılır, genel müşterilerinde denize girmeleri için kadınlara ve erkeklere ait olmak üzere iki ayrı deniz banyosu mahalli hazırlanır. Daha sonraki yıllarda, bu kır kahvesi gazinoya, sadece kumluktan ibaret deniz hamamları ise kabinli plaja dönüştürülür. 1970'lerin sonuna gelindiğinde, biri 300, diğeri 360 kabinlik iki bitişik plajdan oluşan Caddebostan plajı (veya plajları) denizin aşırı kirlenmesinden dolayı kapanmış..” (Caddebostan, İstanbul Ansiklopedisi)

Caddebostan Plajları sadece bir plaj olarak İstanbullulara hizmet vermenin yanında bağlı bulunduğu semtin kültürünü ve tarihini etkilemesi bakımından da önemli yer tutar. 50 ve 60'lı yıllarda özellikle bu bölgeye yazlık konutlarına gelen azınlıkların da etkisiyle Caddebostan Semt Anadolu Yakası'nın en “sosyetik” semtlerinden biridir. Esasında bugün bile Caddebostan bölgesi Anadolu Yakası'nın lüks semtlerinden biri olma özelliğini korumaktadır. O tarihlerde ise Türk Hava Kurumu

gibi bazı kurumların resmi balolarını organize ettiği gazinolar, kafeler, yazlık sinemalarla bu bölge diğer bölgelere göre ayrıcalıklı bir yere sahipti.

Caddebostan plajının bir diğer önemli özelliği de Burçak Evren'in aktarımıyla pansiyon gibi işletilmesidir. Burçak Evren o dönem Caddebostan'a gidip yazlık ev sezonluk ev ya da kabin kiralamayı günümüzde yazlığa gitmeye benzetmektedir.

Bedrettin Dalan döneminde Marmara Sahil yolu kapsamında Kadıköy-Pendik sahil yolu yapımına başlanmış 1984'de başlayan projenin birinci etabı olan Caddebostan – Bostancı etabı 1987 yılında açılmıştır. Hemen hemen tüm sahilin doğal kıyı şeridini yok eden sahil yolu projesi bölgede kıyıda biraz içeride geçmiştir. Bugün için Caddebostan plajının yeniden kumsal olarak açılabilmesine yol yapımı sırasında doğal kıyı şeridinin bozulmamış olması imkan tanımıştır.

Harem Plajı

Giriş bölümünde de belirttiğimiz gibi Harem Plajı'nı bu başlık altında anlatmak istememizin nedeni dönemin İstanbul Plajlarının farklı kesimlere hitap edebildiğinin örneklenebilmedir. 1939 yılında İstanbul Belediyesi tarafından açılan bu plaja giriş ücreti alınmazdı. Daha çok dar gelirli için tasarlanmış bu plaj pek rağbet de görmezdi. Burçak Evren (2000) *"Bu plajla ilgili röportaj yapan Selahattin Güngör, önce plajda hiç kadının olmadığını gözlüyor "Burası adeta harem değil selamlık" diyor, sonra da bedava oluşundan ötürü, "...ilk defa olarak tatsız şeyin yalnız ucuz etin yahnisinden ibaret olmadığını tasdik etmeye mecbur oluyorum ve ne yalan söyleyeyim, bedava plaj, bu kadınsız haliyle bana ucuz etin yahnisi kadar tatsız geliyor" diyerek kadınsız plajın halini şöyle tarif ediyor: "Bence plajın adında bile kadına ait bir sır gizlidir. Her ıslak kum zerresi, orada kadının kendi hususi kokusundan bir hatıra taşır. Öyle sanırım ki, sahili yalamaya gelen dalgalar, bu zahmete bir kadınla baş başa ve kucak kucağa yaşamak için katlanırlar. Kadının teninin hatlarını ifşa etmeyen bir kum yığını, korkunç bir çölden başka nedir"*

Harem Plajı için o dönemde anlatılan "kadınsızlık" olgusu bugün belediye tarafından ücretsiz olarak açılan Caddebostan plajlarının şu anki durumuna ne kadar benzerlik göstermektedir. Elbette burada "kadınların para ile girilen yerleri tercih etmesi" gibi

bir anlam gizli değildir. Burada gizli olan anlam Türk modernleşmesinin özünde gizli olan “Kadının katılım” sorunudur. Ancak yine de bu örnek dönem plajlarının bazılarının ücretsiz olması dolayısıyla aslında toplumun her kesimin kullanımına olanak tanıdığıdır.

Küçüksu Plajı

Şirket-i Hayriye otuzlu yılların başında Boğaziçi’ni hareketlendirme için bir takım etkinliklere girişti. Kandilli’de bir ilkokul, Sarıyer’de Canlı Balık adında bir restoran ve Altinkum’da bir plaj açtı. Altinkum’daki plajın rağbet görmesi doğal bir kumsal olan Küçüksu’ya da bir plaj ve gazino yapılmasını gündeme getirdi.

“Şirket Altinkum’da denediği ve büyük ölçüde başarıya ulaştığı promosyonu burada da yeniledi; Küçüksu’ya gidip plaja gireceklere vapur ücretinden bir indirim yaptığı gibi bilet kesmeden plaja girme ve orada da ücretsiz bir meşrubat içme avantajı sağladı. Bu ilginç promosyondan yararlanmak isteyenler kısa sürede Küçüksu Plajı’nı Boğaz’ın en gözde ve hareketli plajlarından biri haline getirdi.” (Evren, Burçak, 2000, s.116)

Küçüksu Plajı Denizcilik İşletmeleri’nin Boğaziçi’ni hareketlendirmek için 30’lu yıllarda imar ettiği plajlardan biridir. Yapılan promosyonlardan da anlaşılacağı gibi o yıllarda plajlar İstanbul’u ve Boğaziçi’ni hareketlendirmenin bir aracı olarak görülüyor ve destekleniyordu. Benzer bir örnek Süreyya Plajında da karşımıza çıkmaktadır.

Süreyya Plajı

Süreyya Plajı birkaç nedenle bu çalışmanın kapsamına dahil olmuştur. Öncelikle Anadolu yakasında bir tren istasyonuna adına verecek kadar bölgeyle özdeşleşmiş bir tesis olması dolayısıyla, ikincisi de yerel mülki idarenin plajın açılabilmesi için gösterdiği çabayla.

Süreyya Plajı’nın yapımına 1939 yılında başlanmış, 1946’da da hizmete girmiştir. Bazı kaynaklara göre açılış tarihi 1947’dir bu da akla iki ayrı açılış yapıldığını getirmektedir. Plaj Süreyya İlmen tarafından, otel ve özel aile odalarıyla sadece plaj olarak değil bölgede tatil ihtiyacını giderecek bir tesis olarak planlandı. Plajın en çok

dikkat çeken yapısı hiç kuşkusuz denizin 50-60 metre kadar içinde bulunan bakireler mabedidir. Bugün denizin doldurulmasıyla bu yapı karada kalmıştır.

Burçak Evren'in (2000) aktarımıyla Süreyya İlmen "Teşebbüslerim ve Reisliklerim" adlı yapıtında plajın doğuş hikayesini şöyle anlatır:

"1939 senesinde Kartal Kaymakamı Bay Bahir Öztrak ile Maltepe Belediye Reisi Bay Kahraman burada bir plaj yapılması hakkında beni teşvik ettiler. Halbuki ben, Balat'ta vücuda getirdiğim mensucat fabrikasıyla, Kadıköy'ünde tesis ettiğim Süreyya Sineması'na maliyetimizce gösterilen bin türlü meşkülât dolayısıyla başıma üçüncü bir bela almayı istemiyordum. Nihayet beni kandırdılar.

1939 senesi 20 Haziran'ında işe başlandı...

Bu plaj teşebbüsümüzü ve başarımızı gören ve takdir eden Devlet Demir Yolları İdaresi de hemen bir peron inşasıyla banliyö trenlerini, yaz mevsiminde, bir dakika durdurmaya başladı...

1946 senesi 8 Haziran'ında resmîküşada davetli olup gelemeyen ve bir memleketin nasıl imar edilebileceğini bilen ve anlayan memleketimize birçok güzel eser yaratmış olan sayın valimiz Doktor Lütfü Kırdar bir gün ansızın plajımızı ziyaret etti. Memlekete asri bir plaj kazandırdığımızı gören valimiz, böyle bir imar karşısında İstanbul vilayetinin de bigane kalamayacağını düşünerek plajımızı asfalt bir yol ile Bağdat Caddesi'ne bağladı." (Evren, Burçak, 2000, s.154)

Yukarıda Süreyya İlmen tarafından aktarılan, plajın yapılış hikayesine baktığımızda plajın yapımının devlet mülki idaresi tarafından ne kadar desteklendiğini görebiliriz. Kaymakamlığın teşvikinin yanında, Demir Yollarının ve bizar dönemin valisi Lütfü Kırdar'ın da destekleri söz konusudur. Sonraki dönemlerde plajlar hakkında oluşan vurdumduymazlığa tezat bir şekilde dönemin mülki idaresi İstanbul'a yeni plajlar kazandırmak ve var olan plajların kalitesini arttırabilmek için destek sağlamaktaydı.

1.3 YENİ LİBERALİZMİN KÜRESEL KENTİ İSTANBUL VE İSTANBUL PLAJLARININ YENİDEN ORTAYA ÇIKMASI (1980-2010)

1.3.1 Küresel Kent İstanbul

“Bilindiği gibi, Türkiye ekonomisinin dünya pazarlarına açılması 1980-83 dönüşümü ile başlamış, 1989-90’da da tamamlanmıştır. Bu süreçte, öncelikle mal piyasaları dış pazarlara açılmış ve ticaret kotalarının koruması altındaki ithalat rejimi serbestleştirilmiştir. Döviz kuru yüksek devalüasyonu takiben esnekleştirilmiş ve dolayısıyla teşviklerle birleştirilerek sanayinin ihracata yönlendirilmesinde temel bir araç görevi görmüştür. Ulusal mali piyasaların serbestleştirilmesi ve dış finans merkezleriyle eklemlenme süreci bu gelişmeleri yakından izlemiş ve Türkiye ekonomisi 1990’lı yıllarda tamamıyla açık bir ekonomi konumunda girmiştir.”
(Yeldan, Erdinç, 2001, s.25)

1980 askeri darbesiyle başlayan süreç hiç kuşkusuz ülkenin hayatında olduğu gibi İstanbul’un tarihsel gelişiminde de önemli değişikliklere yol açmıştır. Özal’ın 1983 yılında iktidara gelmesiyle başlayan süreç Türkiye’nin yeni liberal politikaları uygulamaya başladığı dönem olarak görünmektedir. Ancak bu bütünüyle doğru değildir. Süreci 24 Ocak 1980 yılına, Demirel hükümeti tarafından ithalat üzerindeki kısıtlamaların serbest bırakıldığı ve döviz kurunun esnekleştirildiği kararlarla başlatmak mümkündür. Esasında bu kararların hazırlanmasında da o dönemin parlak bürokratlarından olan Turgut Özal’ın imzası vardır. 12 Eylül askeri darbesi aslında birazda “yeni liberal” ekonomik kararların uygulanabilmesinin siyasi zeminini oluşturmuştur.

Siyasal olarak sınıf hareketi ve sol muhalefetin etkisizleştirildiği bir dönemde iktidara gelen ANAP hükümeti kararlılıkla “yeni liberal” politikaları uygulamaya girişti. Temelde dışa açılmaya dayanan yeni liberal kalkınma politikaları eskinin ulusal kalkınma politikalarından farklı olarak üretim sektöründen çok finansal ve hizmet sektöründe yoğunlaşma anlamına gelmekteydi. Hem dışa açık bir ekonominin ülke içerisinde bir merkeze, dışa açık bir pencereye olan ihtiyacı; hem de gelişecek yeni sektörlerin konumlandırılması açısından İstanbul aslında makro düzeyde daha 150 yıllık modernleşme serüveni içerisinde olmayan bir planın parçası haline getirildi. Elbette bu plandan kastımız şehircilerin kullandığı anlamda bir plan

değildir, kastımız İstanbul'un makro ekonomik ve politik stratejiler açısından önemli bir konuma oturtulmuş olmasıdır.

Özal ve “yeni liberal” stratejilerin İstanbul planlarını uygulayan belediye başkanı olarak Bedrettin Dalan dönemi esasında küresel kent oluşturmak için girişilen çabanın hazırlık süreci olarak görülebilir. Bu açıdan 1980-2003 sürecini zaman zaman merkezi hükümetle İstanbul'u yöneten belediyenin farklı siyasi partilerden olması dolayısıyla duraksamaların olduğu bir hazırlık süreci olarak değerlendirilmiştir. Sonuçlarının küreselleşmenin dünya çapında bir olgu haline geldiği ve merkezi siyasi hükümetle İstanbul'u yöneten siyasi partinin aynı çizgide konumlandığı 2003 yılından günümüze kadar olan gelişmeleri ise ayrı bir alt başlıkta değerlendireceğiz.

İstanbul'u, Küresel Kente Hazırlanma (1980-2003)

1980 – 2003 arası temelde Özal'la özdeşleşen ANAP politikalarının belirlediği bir İstanbul gelişimi söz konusudur. Aslında ANAP ve belediye başkanı Bedrettin Dalan 1989'da İstanbul'un yerel yönetimini SHP'li Nurettin Sözen'e kaybetmiştir. 1993'de de Refah Partisinden Recep Tayyip Erdoğan İstanbul belediye başkanlığı koltuğuna oturmuştur. Ancak kentin fizyolojik yapısında ve ekonomik konumlandırmasında bu dönemlerde ANAP döneminde çizilen yolun dışında hareketler görünmemektedir. Belki biraz yavaşlamadan ya da duraksamadan söz edilebilir. Ancak birazdan değineceğimiz gibi kentin günümüze kadar büyüyen gelişim aksları bile ANAP dönemindeki politikaların bir sorucu olarak devam etmiştir. Ne SHP'li belediyenin ne de Refah partili belediyenin İstanbul'u küresel bir kent haline getirmenin ötesinde bir politik hedefi olmamıştır. Bu anlamda Özal döneminde çizilen politik hedefin de takip edildiğini söylemek mümkündür.

1980 – 2003 yılları arasında kent fizyolojisinde meydana gelen değişikliklere değinmeden önce “Küresel Kent” tartışmalarına kısaca göz atmakta yarar var. Özellikle 1990'lı yılların ikinci yarısından itibaren “yeni liberal” politikalarda başlayan süreç “küreselleşme” adında politikaların devamı niteliğinde bir başka kavramı başköşeye oturttu, “Küreselleşme”. Daha önceki bölümlerde İstanbul'un 1914 öncesi küreselleşmiş ekonomi içerisindeki konumuna değinmiştik. 1990'larda

ise İstanbul'un yeniden "Küresel" bir kent olup olmayacağı ve potansiyelleri tartışılmaya başlandı.

Öncelikle 1970 ekonomik krizinden sonra üretimin desantralizasyonu ve günümüzde 2008 kriziyle birlikte tekrar tartışıldığı üzere sermayenin esnek birikimi söz konusu oldu. Benzer krizlerden sonra olduğu gibi sermaye finans ve emlak alanlarında yoğunlaştı. Ancak 90'ların sonunun hızlı teknoloji gelişmelerine paralel olarak küresel kent örneğinin 1914 öncesi küresel kentlerde daha farklı bir misyon da edindi. Bu da teknolojik üretim (sanayi anlamında değil) ya da arge üretimidir.¹¹ Fuat Ercan, Friedman'ın dünya kenti tanımını şu şekilde aktarmaktadır:

- “(i) – dünya ölçeğinde süregelen finansal hareketlerin yoğunlaştığı merkezler,
- (ii)- çok uluslu şirketlerin yönetim merkezlerinin yoğunlaşma oranı,
- (iii)- uluslar arası kurumların yoğunlaşma oranı,
- (iv)- önemli kabul edilen üretimlerin yoğunlaşma oranı,
- (v)- ulaşım ağı açısından önemli bir konuma sahip olma özellikleri temel alınmıştır.

Diğer yandan Friedman, dünya kentlerinin ideolojik etkileme ve kontrol merkezleri olduğunu belirtmiştir.” (Ercan, Fuat, Kış 1996, s.68)

Bu anlamda “Küresel Kent Olmak” dünya ölçeğindeki finansal hareketlerin yoğunlaştığı bir merkez olmak, çok uluslu şirketlerin yönetim merkezlerinin yoğunlaşması (Türkiye için öncelikle bölge merkezleri), uluslar arası kurumların yoğunlaşması ve önemli kabul edilen üretimle (günümüzde teknoloji ve sanat üretimi) ulaşımın yoğunlaşması anlamındadır. İstanbul'u küresel bir kent yapmanın koşulları da burada saydığımız özellikleri kendi üzerinde toplamasıdır. Bunun anlamı hiç kuşkusuz İstanbul için finans yoğunlaşması, çok uluslu şirket ve kurumların var olabileceği iş alanları, dünyanın diğer ülkelerine kolaylıkla bağlanabilecekleri bir ulaşım ağı, yine çok uluslu kurum ve şirket çalışanlarının barınacağı barınma alanları ve hiç kuşkusuz çok uluslu kurum ve şirketlerin ihtiyacını karşılayacak nitelikli iş

¹¹ Tezimizin esas konusu “küresel kent” ve “küreselleşme” olmadığından sadece İstanbul'la ilgili küreselleşme tartışmalarına bir ön giriş anlamında küresel kentin tanımını veriyoruz. Bu nedenle bu bölüm kısa tutulmuştur.

gücüyle, onları kente çekecek bir eğlence hayatı. Daha sonra değineceğimiz üzere özellikle 2003'den sonra bu konuda belirgin gelişmeler olmuştur.

Küreselleşme ve küresel kent olma elbette günümüzde hala yüksek sesle tartışılan ve itirazların yükseldiği bir alandır. Çağlar Keyder (1992) "İstanbul'u Nasıl Satmalı" adlı makalesinde İstanbul'un küresel bir kent olması için yapılması gerekenleri anlatıp karşı eleştirileri cevaplandırıyor. Öncelikle belirttiği nokta küresel bir kent olmanın dinamiklerinin İstanbul'da olduğu ancak bunu sağlamak için bütünlüklü bir perspektifin ve kentsel otonominin sağlanmasının gerekliliği.

Küreselleşmenin yalnızca küresel ilişkiler içerisinde yer alan sınıfların refahı anlamına geldiği diğer sınıfların yoksullaşmaya devam edeceği tezine ise Keyder karşı çıkıyor. 80'li yıllardan sonra dünya ekonomisinin eskisinden olduğundan daha fazla liberalleştiğinin altını çizerek bir kentin ve buna bağlı olarak bir ülkenin bu ekonomik ilişkilerden dışlanmasının daha fazla sıkıntı yaratacağını, yoksulluğu politik kutuplara sürükleyerek daha da yıkıcılaştıracağını söylüyor.

"1980 sonrası ekonomisi öyle işliyor ki, ulusal ekonomilerin kendi başlarına büyümeleri, sermayenin mantığından kaçmaları neredeyse imkansız... İstanbul gibi, sürekli göç alan ve giderek sermayeyle ilişki kuramayan büyük bir nüfusa sahip bir şehir, tüm dinamiğini kaybedip kapalı cemaatlerde selamat arayan bir marjinaler kampına dönüşebilir. O yüzden, global şehir çerçevesinde bir entegrasyon, özellikle kaynak yaratacağı ve yeniden dağıtılabilecek kaynakları arttıracığı için tercih edilmeli. İkincisi, bu riski yüksek ortamın içerisinde, sadece şehirler değil ülkelerde dışlanabiliyor. Ülkelerin dünya ekonomisine entegrasyonu ise yukarıda belirttiğim gibi, şehirlerden geçmeye mecbur" (Keyder, Çağlar, 1992, s.85)

Çağlar Keyder ve Ayşe Öncü (1993) "İstanbul Yol Ayrımında" isimli makalelerinde öncelikle İstanbul'un konumunu belirlemeye çalışıyorlar. İlk belirlenim İstanbul'un Kahire ya da Bangkok gibi bir üçüncü dünya metropolü olmadığı yönünde. İstanbul bu klasmandaki şehirlerden farklı bir gelişim izliyor. Öncelikle lüks semtleri onları lüks semtlerine göre daha az gösterişli, fakir semtleri ise onları fakir semtlerine göre daha düzgün ve planlı. Bu İstanbul'un tipik bir üçüncü dünya metropolü olarak değerlendirilmesini engelliyor. Ulusal kalkınmacılık döneminde kentlerin değerini merkezi yatırımdan aldıkları pay belirlerken günümüzde küresel ticaret ilişkileri

içerisindeki konumları belirliyor. Bu anlamda dünyada 15-20 küresel kentten söz etmek mümkün Çağlar ve Öncü'ye göre. Tabii ki İstanbul'u bunların arasında görmekte mümkün değil. İstanbul, ya 15 – 20 küresel kent arasında girecek ya da üçüncü dünya metropollerinden biri olacak. İstanbul, bu anlamda bir yol ayrımında.

Çağlar ve Öncü daha sonra Özel döneminde küresel kent olma doğrultusunda atılan adımlara değinerek “küresel pozisyon” a gelmenin kaçırılması durumu hakkında bir uyarı yaparak makaleyi bitiriyorlar.

“İstanbul’un küresel bir pozisyona gelmesi ülke genelinde önem taşımaktadır. Kapıda bekleyen bir fırsat varsa onu kaçırmak tüm ülke için bir kayıp olacaktır, çünkü bu dünya çalışma koşulları e emek bedeli hiyerarşisinden dışlanmak anlamına gelecektir.” (Keyder, Ç. ve Öncü, A. 1993, s.35)

Ancak bu sürecin gelişimini Fuat Ercan (1996) farklı yorumlamaktadır. Ercan’a göre İstanbul küresel bir dünya kenti olmaktan çok San Paulo, Lima ya da Meksiko City gibi uluslar arası bir kent haline gelmektedir. Bunun en önemli göstergesi kentin kazanları ve kaybedenleri arasında diğer 3. Dünya metropollerini gibi farkın açılmakta olmasıdır. Bu fark kentin büyük bir kısmını kaybeden yapıp, küresel sermayenin yarattığı değer paylaşımının dışında tutarken düşük bir kısmı da bu paylaşımdan yüksek pay almaktadır. Fuat Ercan 1996’da yazdığı yazıda bu farklılığın keskinleşmesine örnek olarak 1996 1 Mayıs’ını vermektedir. Hatırlanacağı üzere Kadıköy’de organize edilen 1 Mayıs gösterisinde olayla çıkmış ve pek çok dükkan tahrip edilmişti. Aslında bu kaygıyı bugüne de taşımak mümkündür. Yılbaşı kutlamalarında Taksim’de yaşanan görüntüler ya da özellikle 2009’un sonlarında yaşanan demokratikleşme tartışmalarında Türk ve Kürtlerin karşı karşıya kaldığı gösterilerdeki profil Fuat Ercan’ın kaygısının bugüne taşındığının bir göstergesidir.

ANAP Politikaları Dönemi (1980-2003)

ANAP Döneminin kent fizyolojisindeki en önemli etkilerinden biri hiç kuşkusuz konut alanında olmuştur. Bu konuyu birkaç başlık altında incelemek mümkündür.

“1980’lerin başına gelindiğinde İstanbul, 10 milyon sınırına dayanmış nüfusuyla ve 40 yıldır kalıcı ve geleceğe dönük yatırımlar yapamamış olduğu altyapı, ulaşım,

sağlık, konut gibi büyük şehir sorunlarıyla karşı karşıyaydı. 1980'lerin ikinci yarısında iktidara gelen ANAP yönetiminin "rasyonel", "iş bilir" ve mühendis formasyonlu yöneticilerinin öncekilerden farkı, bu iri şehrin üst üste yığılmış devasa sorunlarının, çözülemeyeceğini baştan kabul etmeleri olmuştur. Bu çözümsüzlüğü kabul etmekle de, bütün İstanbul'u birden kurtarma yükünden şehri yek para bir bütün olarak algılamının getirdiği hantallıktan ve hareketsizlikten kurtulmuşlardır. Böylece ortaya iki İstanbul çıkmıştır. Kendi haline bırakılan İstanbul ve onun üzerine yapıştırılan projelendirilmiş ikinci İstanbul." (Bilgin, İ ve Karaören, M, 1993)

ANAP bu doğrultuda peş peşe çıkardığı gecekondu aflarıyla gecekonduların apartmanlaşmasının önünü açarak eski gecekondu semtlerinde bir rant yarattı. Ancak ANAP'ın konut politikasını sadece gecekonduardaki ranta göz yummasıyla açıklayamayız. Özal öncelikle kırsal popülizme dayanan politikayı kentsel popülizme dönüştürdü. ANAP'ın bunu tersine çevirmesi ve dile getirdiği ideolojik vaat ekonomik dönüşümün yarattığı fırsatlardan pay kapmak isteyen kentsel sınıfların iştahını kabarttı. Arsa satışları ve inşaat sektörünün canlanmasının oluşturduğu rantta ANAP'a ilk elden zaman kazandırdı. Bunun gecekondu affı sağlamıştı. Ancak Özal bununla da sınırlı kalmayarak Toplu Konut İdaresi aracılığıyla bir çok toplu konutun yapılabileceği bir ortam yarattı. Bu ortamın yarattığı rant ve istihdam ANAP iktidarına ilk yıllarda kentsel politikalarını uygulamak için zaman kazandırmıştır.

Öncelikle ilçe belediyeleri ve ana kent belediyesi tekrar yapılandırıldı. Ana kent belediyesinin bazı yetki ve sorumlulukları ilçe belediyelerine devredilerek ana kent belediyesinin mega politikalarla uğraşabilmesinin önü açıldı. Kentin gelir kaynakları arttırıldı ve buna bağlı olarak İSKİ gibi Ankara'daki Merkezi Hükümete bağlı bazı kurumlar kentlere bağlandı. Toplu konutların inşası da büyük şehirlerin çehresinde yeni bir halka oluşturdu. Ve son olarak ANAP yönetimi büyük şehri metropoliten yönetimini daha fazla yetkileri olan nispeten özerk bir konuma taşıdı. Bu büyük şehir belediyelerine daha fazla yetki sağladı. Ve belediye başkanlarını daha güçlü siyasi konuma getirdi. Bugün Türkiye'nin başbakanı olarak İstanbul'un eski belediye başkanının bulunması da bu siyasal güçlenmenin bir işareti olarak kabul edilebilir. Ancak kentin yoksul kesimlerini nispeten göz ardı eden ANAP bunu seçim yenilgisiyle ödedi.

“Yeni kurulan toplu konut fonu aracılığıyla, 1930’lardan bu yana ilk kez orta ve alt-orta gelir gruplarına çok düşük faizli, uzun vadeli konut kredisi verildi... Eşzamanlı olarak, merkezi hükümetin anakent belediyelerine sağladığı yeni maddi olanaklar ve idari özerklik, büyük kentlerde mega projeler dönemini başlattı.” (Keyder, Ç. Ve Öncü, A. 1993, s.30)

İstanbul piyasası 1980 öncesinden farklı olarak apartman apartman ilerleyen küçük sermaye yapısında değildir artık. Büyük toplu konutlar, yurtdışına da açılan ANAP dönemi müdahatleri tarafından yürütülmekteydi.

ANAP döneminde özellikle ulaşım alanında Menderes dönemine benzer mega projeler hayata geçirildi. Marmara Sahil Yolu projesinin ikinci ve üçüncü etabını oluşturan Boğaziçi sahil yolu tamamlandı. Doğu Marmara sahil yolunun inşaatı başladı bu inşaat Sözen’in belediye başkanlığı döneminde tamamlandı. Haliç’de bulunan deri sanayi desantralize edilerek yine Haliç etrafından dolaşan bir sahil yoluyla Kağıthane’yle birleştirildi. İkinci Boğaz Köprüsü ve buna bağlı yapılan TEM otoyolu da kentin dışında yeni konut alanları ortaya çıkmasına yol açtı. TEM’in altı ve üstü de Anadolu yakasında Kavacık, Dudullu, Sultanbeyli, Sarıgazi gibi mahallelerle Avrupa yakasında Bahçeşehir, Esenyurt, Beylikdüzü gibi semtlerin ortaya çıkmasını sağladı. İstiklal Caddesi araçsızlaştırılarak Tarlabası Bulvarı açıldı. Yine İkinci Boğaz Köprüsü ve TEM’in etkisiyle Levent – Maslak hattı ofis-plaza hattına dönüştü. Anadolu yakasında da ikinci bir havalimanı yapıldı.

Aslında tüm bu çalışmalara baktığımızda bir küresel kent vizyonu rahatlıkla görülmektedir. İstanbul, çekilmesi umulan finans, teknoloji ve hizmet odaklı uluslar arası sermayeye hazırlanıyordu. Haliç gibi kentin içinde bulunan sanayi alanları kentten uzaklaştırılıyor, pek planlı olmasa da yeni ofis alanları beliriyor, İstiklal Caddesi trafiktan arındırılarak ve Boğaz kıyısı erişilebilir kılınarak kentte bir eğlence sektörünün oluşmasının alt yapısı hazırlanıyordu. İkinci bir hava alanı da yapıldığı dönemde ihtiyaç haline gelmiş olmasa da ileri de ihtiyaç haline geleceği düşünülerek, uluslar arası yolculuğun gelişme potansiyelini açmak adına yapılıyordu. Ancak yine Menderes dönemi gibi problem vardı. Problemlerden ilki bu dönüşümü yaparken kentin morfolojisindeki tahribatın hesaba katılmamasıydı.

Ancak bütün bu karayolu merkezli ulaşım imarları yine Menderes dönemiyle büyük benzerlikler göstermektedir. Doğan Kuban'ın, Menderes'e yaptığı eleştiriyi Dalan ve Özal'a da yöneltmek mümkündür. Özellikle sahil yolunun yapılması sırasında İstanbul kıyı şeridinin doğal yapısı yok edildi. 80'lere kadar bir şekilde varlığını sürdüren plajlar için Anadolu Yakası Sahil Yolu ölüm fermanı oldu. TEM'in çevresinde yeni oluşan konut alanları için de devam etti. Kenti akciğerlerini oluşturan ormanlık alan hızla konut alanına dönüştü. (Bu dönüşüm 2000'li yıllardan sonra daha da hızlanmıştır.) Ancak yeni gelişen konut alanları yine gecekondularla aynı özellikleri gösteren ancak bu sefer bir gecede sokakta yaşamak zorunda kalmamak, barınma ihtiyacını karşılama için yapılan ve mahsum görülebilecek gecekondular değil; kentsel ranttan kar sağlamak amacıyla yapılan apartkondular gecekonduların yerini aldı. Her yerel seçim döneminde görünen imar hareketleri Özal döneminde ve sonrasında İstanbul'da adeta bir yerel seçim geleneğine dönüştürüldü. Bu da aslında İhsan Bilgin ve Mehmet Karaören'in de (1993) belirttiği gibi Özal politikalarının ikinci önemli açmazıydı. İstanbul'un merkezi ve belli bölgeleri bir amaç doğrultusunda organize edilirken dışında kalan yerleşim alanları plansızlığa bırakılmıştı. Ancak elbette Özal döneminin çok övülen altyapı hamlesini de burada belirtmek lazım. Gecekondular da dahil her yere su, elektrik ve kanalizasyon götürülmüştü.

Dalan'ın seçimi kaybetmesiyle İstanbul farklı bir politik hedef ve vizyonla hareket etmedi. Küresel kent olma hedefi doğrultusunda devam edildi. 1993'de Boğaziçi Sahil Yolu Projesi'nin son etabı olan Anadolu Yakası Sahil Yolu'nu tamamlamak Nurettin Sözen'e kaldı. O'da bunu bir seçim malzemesi olarak "yolumdan giden yorulmaz" diyerek kullandı. Ancak yok olan plajların kentin "absorbe" etme yani kentlileştirme etkisi görülmedi. İleride değineceğimiz gibi İstanbul'un kültüründe çok önemli yer tutan plajların yok olması İstanbul'un, İstanbullu yapma gücünü de zaafa uğratmıştır. Kentin varoşlarındaki kitleleri kentin merkeziyle ilişkilendirememesi (hem ulaşım anlamında hem de yeni yeni oluşan sermayenin paylaşılması anlamında) Yolsuzluk ve altyapı sorunları (su kesintileri) SHP'nin bir sonraki yerel seçimlere yerini Refah Partisi adayı Recep Tayyip Erdoğan'a bırakmasını doğurdu.

ANAP'ın belediyeyi kaybetmesinden AK Partinin merkezi iktidarı ve İstanbul'u birlikte yöneteceği yıllara kadar İstanbul'un hedefinde bir sapma olmamasına rağmen ANAP dönemindeki gibi mega projelerden bahsedilemez. SHP'nin 5 yıllık belediye iktidarı döneminde başladığı İstanbul Metrosu, Erdoğan'dan sonra fakat o dönem için aynı partiden belediye başkanı olan Ali Müfit Gürtuna zamanında tamamlanabildi. Refah ve daha sonra Saadet Partisi döneminde en önemli projeler kuşkusuz arıtma tesisleri, İstanbul'a ağaç dikilmesi, su sorununun birazda doğanın yarımıyla sorun olmaktan çıkması sayılabilir. Mega sayılabilecek projeler daha sonra başlayacaktı.

1980-2003 yılları arası ise İstanbul Plajları için kara bir dönem oldu. Plajlar hızla deniz kirliliğinden dolayı kapandı. Kapanmamış olanları da Anadolu Yakası Sahil yoluyla varlıklarına son verildi. Menderes döneminde Avrupa Yakası Sahil Yolu'yla büyük oranda yok edilen Florya – Sirkeci arasının doğal kıyı dokusu, Kazıklı Yok aracılığıyla Boğaziçinde ve Anadolu Yakası Sahil Yolu aracılığıyla da Caddebostan'dan Kartal'a kadar yok edildi. 1980-2003 arası bu açıdan İstanbul'un neredeyse tamamen plajsız kaldığı bir dönem olarak görülebilir.

Yeniden Mega Projeler (2003-2010)

İstanbul'un, oldukça yavaş ilerleyip geç tamamlanan İstanbul Metrosu hariç yeniden büyük projelerle tanışması için 2003 yılında AKP'nin merkezi hükümeti alması ve 2004 yılında Kadir Topbaş'ın İstanbul Büyükşehir Belediye başkanı seçilmesi gerekecekti.

İstanbul'un küresel bir kent olması için Özal döneminde gösterilen çabanın bir benzeri hızla gösterilmeye başlandı.

2004 yılında Marmaray'ın temelleri atıldı, böylece Sirkeci ve Haydarpaşa garlarının yapıldığı tarihten buyana hayal olan iki yakanın tren yoluyla bileştirilmesinin temelleri atılmış oldu. Merkezi hükümetin hava taşımacılığını özendirici vergi muafiyetleri getirmesi (yakıta ÖTV indirimi) özel hava taşımacılığını geliştirdi. 2005 yılında Pegasus Havayolları'nın Sabiha Gökçen'den uçuşlara başlamasıyla o tarihe kadar atıl kalan havalimanı kullanılmaya başlandı ve 2009 yılında iyice artan talebi

karşılayamadığı için Terminal binası geliştirildi. 2005 yılında İstanbul Park'ın yapılmasıyla İstanbul Formula 1'e ev sahipliği yapmaya başladı. Yedi tepeye yedi tünel" sloganıyla karayolu taşımacılığını rahatlatmayı hedefleyen tüneller açıldı. IMP oluşturuldu. İstanbul'un bazı plajlarına tekrar kavuşması sağlandı. Taksim bölgesi turizm alanı ilan edilerek canlandırıldı, Talimhane araç trafiğine kapatıldı. İkinci tüp geçiş projesi ve üçüncü köprü gündeme alındı. Yeni metro güzergahlarında çalışmalar başlatıldı. (Kadıköy – Kartal) Yine hükümetin merkezi planının bir yansıması olarak İstanbul'un finans merkezi haline getirilmesi doğrultusunda Merkez Bankasının İstanbul'a taşınması çalışmaları devam etmektedir.

Bütün bu Mega projelere rağmen Menderes ve Özal zamanında gösterilen bazı benzer zafiyetler gösterilmektedir. Öncelikle apartkondu haline gelmiş pek çok İstanbul semtinin ıslahına dönük herhangi bir proje yoktur. Güçlü deprem riski olduğu bilinmesi rağmen deprem tehdidi altındaki bölgelerdeki konut stokunun yenilenmesi adına bir çalışma mevcut değildir. Sabiha Gökçen havalimanının işlerlik kazanması ve Formula 1 pistinin yarattığı etkiyle hızla büyüyen Tuzla – Akfırat Beldesi gibi beldeler de yine Özal dönemindeki gibi kendi haline bırakma tavrı sürmektedir. Bölge hızla apartkondulaşmaktadır. Metrobüs tarzında geçici çözümler üretilmeye çalışılmasına rağmen İstanbul'un trafik sorunu her geçen gün artmaktadır. Kent merkezine bağlanan tünellerin sorunu çözme doğrultusunda etkili olacağı şüphelidir. Kentin tüm boş alanları hızla devasa büyüklükteki alışveriş merkezleriyle doldurulmakta. Bu konuda tam bir başıbozukluk hüküm sürmektedir. Bölgenin trafik ve altyapı durumu hiçe sayılmakta bunun yanında yapıların çok yoğun olarak bulunduğu bölgelerde meydan, park ya da yeşil alan olarak değerlendirilebilecek alanlar Alışveriş merkezleriyle işgal edilmektedir.

İstanbul'un geleceğine ve vizyonuna dönük eleştiri ve önerilerimizin bir bölümünü 3. Bölüm olan "İstanbul'un Geleceğinde Plajlar" adlı bölümde yapacağımızdan bu bölümde genel hatlarıyla yapılan mega projeler ve eksikliklerini belirtmekle yetineceğiz. Bu bölümde asıl vurgulanmak istenen İstanbul'un yeniden mega projeler dönemine geri döndüğüdür. Sorun İstanbul'u küresel bir kent haline getirmeyi amaçlayan bu mega projelerin eski projelerde olduğu gibi İstanbul'un geçmişi ve

km²'lik bir alana kuruluş plaj, konser alanı ve restoran gibi çeşitli donatılarla Türkiye'nin en büyük plaj ve açık hava performans merkezi olma özelliğini taşımaktadır. (bkz. URL-6) Ancak Solar Beach'in açılışının İstanbul'un yeniden plajlarıyla tanışmasının miladı olarak kabul edilmesinin nedeni büyüklüğü değildir. Öncelikle İstanbul'da 80'lerde plajların yok edilmesinden sonra da denize girme etkinliği devam etmiştir. Adalar, Şile ve Kilyos'da bazı plajlar hizmet vermeyi durdurmuş olsa da İstanbullular buralardaki diğer plajlardan yararlanmışlardır. Ancak Solar Beach'in açılması İstanbul'da denize girilebileceğine ya da İstanbul ve Plaj imgelerinin yeniden bir arada düşünülebileceğine dair belirgin ve diğerlerinden güçlü bir imaj yaratmıştır. 2009 yazı için belirlediği "İstanbul'da Tatil Keyfi" sloganı da bu algıyı arttırmaya dönüktür. İkinci olarak Solar Beach'i benzer başka özel işletmeler takip etmiştir. Son olarak da Solar Beach'in İstanbul'un ilk plajı olan Solaryum'la olan isim benzerliğinin yarattığı ironi de milat olarak seçilmesinin bir başka nedenidir.

Bu bölümde giriş bölümünde de anlattığımız gibi üç plaja değineceğiz. Biri hem milat olarak aldığımızdan hem de bir özel işletme örneği olarak Solar Beach olacak. İkinci örnek plajımız ise Boğaziçi Üniversitesi Mezunlar Derneği tarafından işletilen Burç Beach olacaktır. Bu plajı seçmemizin nedeni kurumlar tarafından işletilen bir plaj örneği olarak değinilmesinin önemli olduğunu düşünmemizdir. Son olarak da 2007 yılından itibaren faaliyet gösteren Caddebostan plajlarını inceleyeceğiz. Halka açık ve ücretsiz olan bu plaj da belediye girişimine bir örnek olarak incelenecektir.

Solar Beach

2002 yılında Kilyos'da faaliyete giren Solar Beach, plaj ve bir konser alanı olarak tasarlandı. Zaman zaman bu konser alanında organize edilen festivaller ve konserlerle de İstanbul'un sosyal hayatına katılmaktadır. Kilyos'un merkezine çok yakın olan Solar Beach'e özel arabayla Taksim'den 30-40 dakika arasında ulaşılabilir. Elbette İstanbul için geçerli olan tüm ulaşım süre tahminleri gibi trafiğe bağlı olarak bu süre uzayabilmektedir.

Solar Beach özel işletmeler tarafından işletilen bir plajdır. Plaj için Sarıyer Belediyesine İşgaliye ödendiği gibi plajın arkasında bulunan ve konser alanı olarak

düzenlenmiş alan da özel mülkiyete aittir ve Plaj işletmesinin sahipleri tarafından kiralanmıştır. Giriş ücretleri 2009 yaz sezonu için hafta içi 20 lira, hafta sonu 30 lira olarak belirlenmiştir. Ayrıca özel arabayla gidiyorsanız plajın girişindeki otopark'ın ücreti 10 liradır. Plajın 2009 ve 2008 yaz aylarında işletmesini yapan Berti Palermo'ya göre ortalama bir kişinin plaja bıraktığı para 50 lira civarındadır. Bu hesaplara arabayla plaja ulaşan iki kişi düşünürsek İstanbul'da bir günlük plaj keyfinin iki kişilik bir çiftin maliyeti 110 lira, genelde bu tip hesapların temel parametresi olan 4 kişilik bir aile içinse 210 liraya ulaşmaktadır. Konser v.b. gibi organizasyonların olduğu günlerde konser'lerde ayrıca ücretlendirilmekte, hem plaj hem de konserden yararlanmak isterseniz konserin maliyetine bağlı olarak harcayacağınız para artmaktadır.

Kilyos'a toplu taşımayla ulaşmak isterseniz de Sarıyer'den kalkan 151 numaralı İETT otobüsüne ya da yine Sarıyer – Kilyos arası işleyen minübüslere binmeniz gerekmektedir. Öncelikle Sarıyer'e gitmeniz gerektiğinden trafiğin açık olduğu saatlerde yolculuk 1,5 saat kadar sürebilecektir. Üstelik haftasonu plajdan dönüş saatleri olan 18-20 arası da çok yoğun bir trafik sizi bekliyor olacaktır. Hafta sonu Solar Beach'a Taksim'den giden servis otobüsleri mevcuttur. (2009 sezonunda servis uygulaması yapılmamıştır.) Ancak Solar Beach'a ulaşmak için servis de rasyonel bir araç olmamaktadır. Saat başı olan 3 servis hem gidişte hem de dönüşte dolunca kalkmaktadır ve eğer talep yoğunsa servise binememeniz muhtemeldir. Ayrıca servis de ücretlidir. Bu açıdan şunu söylemek mümkündür ki Kilyos plajlarına ve de Solar Beach'e ulaşmak için hususi araç neredeyse bir zarurettir. Dar olan ve Belgrat ormanlarının içerisinden geçen yolun genişletilmesi de bölgenin doğal yapısını bozup hızla konutlaşmasına yok açacağından ideal bir çözüm olmayacaktır. Dolayısıyla Kilyos plajları öncelikle ulaşım nedeniyle İstanbulluların önemli bir kısmının erişimine uygun değildir.

Hem fiyatı hem de ulaşımı nedeniyle Solar Beach ve Kilyos plajları İstanbulluların büyük bir kesimine hitap etmemektedir. Elbette burada amacımız Solar Beach ya da benzer yerlerin tüketici yaklaşımlarını irdelemek değildir. Sonuç bölümünde tekrar değineceğimiz üzere İstanbul plajları toplumun farklı kesimlerine hitap edebilecek şekilde çeşitlenmelidir. Zaten Solar Beach'ı bu bölüm kapsamında irdelememizin en

önemli nedenlerinden biri bu çeşitliliğin bir örneği olmasındandır. Ancak yine belirtmemiz gerekir ki yukarıda saydığımız nedenlerden ötürü Kilyos plajlarının geçmişteki İstanbul Plajlarının devamı olarak görülmesi pek mümkün değildir. Geçmişteki plajlar birinci alt bölümde anlattığımız gibi öncelikle erişim olarak tüm İstanbulluların erişimine izin verecek şekilde konumlanmışlardır. Yine batıdaki örneklerine benzer bir şekilde özellikle trenle ulaşmanın mümkün olduğu güzergahlarda yer almaktaydılar. Bu açıdan Kilyos plajları İstanbul Plajları olmaktan çok İstanbul'a çok yakın bir beldenin plajları gibi konumlandırılabilir.

Burç Beach

Boğaziçi Üniversitesi Mezunlar Deneği (BÜMED) tarafından işletilen Burç Beach konser alanı olarak değerlendirilmesi, yemek ve içki servisi ve müzik yayını bakımından Solar Beach'la benzer kategoride değerlendirilebilecek bir "beach". Kilyos, Demirciköy taraflarına yakın bir yerde konumlanmıştır. Toplu taşımayla ulaşım açısından Kilyos'a olan mesafesi nedeniyle Solar Beach kadar avantajlı değildir. Ancak Boğaziçi Üniversitesi Güney Kampüsünden plaja servis kalkmaktadır. 2009 yaz sezonu için giriş ücreti üniversite mensuplarına 5 Lira, BÜMED üyelerine hafta için 15 hafta sonu 25 lira, Boğaziçi Üniversitesi mezunlarına ve misafirlere yani Boğaziçi Üniversitesi ile herhangi bir ilişkisi olmayanlara hafta içi 25 hafta sonu 35 liradır. Ayrıca kampus alanı içerisinde bulunan 36 odalı ve 56 yatak kapasiteli oteliyle de geceliği 45 – 85 Lira arasında değişen fiyatlarla konaklama olanağı da sunmaktadır.

Çeşitli konser ve şenliklerle yaz boyunca hareketli olan Burç Beach özellikle Boğaziçi Üniversitesi öğrencileri ve öğretim üleriyle çalışanlarının yararlanması açısından oldukça avantajlıdır. Ancak aynı avantajın diğer İstanbullular için olduğunu söylemek mümkün değildir. BÜMED üyesi olmayan mezunlar da dahil diğer İstanbullular için belirlenen giriş fiyatları Solar Beach'inkinden yüksektir. Eğer Boğaziçi Üniversitesi Güney kampüsünün bulunduğu Rumeli Hisarüstü semtine yakın bir yerde değilseniz yine diğer Kilyos plajları gibi ulaşım için özel araç gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Elbette plajın oluşturulması ve sürdürülmesinin esas nedeni İstanbulluları plaj hizmetinden yararlandırmaktan çok kurum üyelerine bir donatı sağlanması olabilir. Yine Solar Beach’le ilgili bölümde belirttiğimiz gibi bu örneği de almamızdaki amaç kurumların işletmesinde oluşturulabilecek plajlarla kendi “bileşenlerine” sosyal imkan sağlamalarının bir örneği olmasındandır. İstanbul plajlarının 1. Döneminde de örneğin Kartal’da yer alan SSK plajı gibi belirli kurumların kendi üyelerine imkan sağlamak amacıyla oluşturup işlettiği plajlar vardı.

Kilyos’da Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi’nin de benzer ve plaj olarak kullanılabilir bir alanı söz konusudur. Ancak şu ana kadar plaj olarak organize edilip işletmeye açılmamıştır.

Caddebostan Plajları

2005 yılında İstanbullular bir başka girişime tanıklık ettiler. Belediye başkanı Kadir Topbaş Caddebostan, Florya, Çiroz Plajları gibi tarihi plajların yeniden hizmete gireceğini müjdeledi. 2005 yılında Caddebostan Plajı, 2006 yılında da Florya Plajı hizmete girdi. Florya plajı 2009 yazında kapanmasına rağmen Caddebostan Plajı çalışma devam etmiştir.

Caddebostan Plajının işletilmesi ve bakımı Büyük Şehir Belediyesi bünyesindeki çeşitli kurumların iş bölümüyle gerçekleştirilmektedir. Plajların çevre düzenlemesi ve hazırlanması Park ve Bahçeler Müdürlüğü tarafından; çevresindeki satıcıların kontrolü, otoparkların organizasyonu gibi düzenlemeler Zabıta Müdürlüğü tarafından; temizliğinin sağlanması Atık Yönetim Müdürlüğü Tarafından, Cankurtaran ve sağlık hizmetleri Acil Yardım ve Can Kurtarma Müdürlüğü tarafından, yapıların onarımı ve ihtiyaç halinde yeni yapılar yapılması Yapı İşleri Müdürlüğü tarafından, sezon boyunca deniz suyu kirlilik oranlarının ölçülmesi Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı tarafından, Plajlarda yapılan etkinlikler Gençlik ve Spor Müdürlüğü tarafından ve tüm bu çalışmaların işletim ve koordinasyonu Destek Hizmetleri Daire Başkanlığı tarafından yapılmaktadır. (İBB, 2007) Yine 2007 yılında Caddebostan Plajlarının işletmesi için Güvenlik, temizlik, cankurtaran ve idari olmak üzere 87 Personel görevlendirilmiştir.



Şekil 1.3.2. Caddebostan Plajı 1. Dönem



Şekil 1.3.3. Caddebostan Plajı 2. Dönem

Giriş ücretsizdir ancak şezlong ve şemsiyeler kiralanmaktadır. Plaj yaklaşık 900 metrelik doğal kıyı şeridinde kurulmuştur. Bu alandaki doğal kumsaldan oluşan kıyı şeridinin Dalan operasyonları sırasında sahil yolu tarafından yok edilmeyen istisna alanlarda biri olduğunu belirtmiştik. Plajın hemen arkasında da yeşillendirilmiş ve gezi alanına dönüştürülmüş doğu alanı bulunmaktadır. Ancak şekil 2.3 ve 2.4 de görüleceği üzere geniş kumsalıyla ünlü plajın kumsal alanı eskisine oranlar oldukça daralmıştır. Ancak arka tarafta bulunan yeşil alan da kısmen plaj için kullanılabilir.

Caddebostan Plajı, açılışıyla İstanbul'da tekrar denize girilmesi ve deniz kültürü konusunda yeni tartışmaları da beraberinde getirmiştir. Özellikle ilk günlerde iç çamaşırıyla denize girmeye kalkanlar tepki toplamış, semt halkının tepkisini çekmiştir. Aslında İstanbulluların ilk deniz kıyafetleri de iç çamaşırıdır. 40 yıl sonra açıldığı duyurulan bir plajda tekrar başa dönmüş olması kültürel kopukluğu gösteren bir ironidir aslında. Plajlar eski plajların henüz devamı haline gelemediği gibi plaj kültürü de kesintiye uğramıştır.

Ancak Caddebostan plajı başta olmak üzere açılan halk plajlarının en önemli özelliği İstanbulluların her kesimine hitap etmeyi amaçlamış olmasıdır. Girişin ücretsiz olması bu açıdan önemlidir.¹² Diğer taraftan şu da atlanmamalıdır ki kentten uzak olan ve nispeten daha konforlu olan özel plajlara giriş ortalama geliri olan bir aile için neredeyse imkansız hale gelirken, kent merkezi ve tarihi plajlar da bütünüyle halk plajı olarak değerlendirmeye açılmıştır. Sonuç bölümünde yapacağımız önerilerde tekrar değineceğimiz bu husus kullanım açısından bir çeşitlilik yaratmakla beraber, plajların tekrar İstanbul sosyal hayatının parçası olabilmesi açısından da dengesizlik yaratmaktadır. Şehir içindeki plajlar daha alt gelir gruplarına hitap ederken, şehrin biraz dışında değerlendirilebilecek (mesafe olarak yakın ancak ulaşım özelliklerinden dolayı) mesela Kilyos plajları gelir düzeyi daha yüksek olan kesime ve hitap etmektedir.¹³

¹² Belediye İBB tarafından faaliyetlerinin anlatılması için çıkarılan "5 Yılda Rekorlara İmza Attık" kitapçığında, açılan plaj sayısını 8 olarak veriyor. Plajlar: Durusu, Küçüküsu, Menekşe, Çiroz, Florya ve Caddebostan (3 plajdan oluşmaktadır)

¹³ Kilyos'da belediye tarafından işletilen bir adet de halk plajı bulunmaktadır. Plaja giriş ücretlidir. 2009 yılı giriş ücreti 6 TL'dir.

2. PLAJLAR; İSTANBUL'DA KIYI KULLANIMININ YENİDEN YORUMLANMASI

Bu bölümde İstanbul plajlarına farklı açılardan bakmaya çalışacağız. Çevresel faktörler (temelde deniz kirliliği bağlamında), hukuksal boyut ve Kamusal Alan olma özelliği İstanbul plajlarına farklı açılardan baktığımız alt başlıklar olacak.

Hiç kuşkusuz plajların İstanbul'da tekrar var olup olamayacağını ya da eskisi gibi kent hayatının yine önemli bir parçası oluş olmayacağını söylemeden önce deniz kirliliğinin buna izin verip vermeyeceğini ya da izin verebilmesi için alınması gereken tedbirlere değinmek gerekmektedir. Yukarıda da değindiğimiz gibi İstanbul'un plajlarını kaybetmesinin temel de iki nedeni vardır. Bunlardan ilki hiç kuşkusuz denizin hızla kirlenmesidir. İkinci neden de Dalan ve Menderes dönemlerinde kentin doğal kıyı dokusunu hiçe sayarak yağılan "Sahil Yolu" projeleridir. Deniz suyu kalitesi ve temizliği konusunda bir saptama yapmadan sıralanacak öneriler bu anlamda ayakları yere basmayan öneriler olacaktır.

Yine bu bölümde Plajlara bakacağımız bir başka açı ise "Hukuksal" boyutudur. Plajlar kıyıda yer alacak olan bir sosyal donatı olduğundan uzun yıllar tartışmalara konu olmuş ve halen de yorum farklılıklarından ötürü tartışılan kıyı kanunlarına bakmadan hakkında öneriler geliştiremeyeceğimiz özel bir alandır. Yine deniz kirliliğinde olduğu gibi geleceğe çeşitli yaklaşımları belirtmeden önce yaklaşımlarımızın yasal dayanakları olup olmadığını irdelemek gerekmektedir.

Bu bağlamda bakmamız gereken bir başka açı da plajın, kendi başına kıyı olgusundan farklı olarak bir sosyal donatı olduğu ve bu anlamda bir kamusal alan işlevi gördüğüdür. Hukuksal boyutunu anlatırken değineceğimiz "Kamu Yararının Gözetilmesi" kavramıyla "Kamusal Alan" olması kavramı birbirlerinden farklıdır. Biri tüm kıyıları için geçerli olabilecek bir kavramken (Kamu yararının gözetilmesi), kamusal alan olma işlevi örneğin kıyıdaki pek çok ekonomik etkinlikten farklı olarak sadece plajlara has bir özelliktir. Dolayısıyla "Kamusal alan" olan plajlarda kamu yararının nasıl gözetileceği de bu alt başlık içerisinde tartışacağımız konulardan biri olacaktır.

3.1 MARMARA DENİZİ VE BOĞAZLARDA KİRLİLİĞİN BOYUTLARI

Özellikle 60'lardan sonraki hızlı sanayileşme ve kentleşmenin Marmara Denizinde ciddi boyutlarda bir kirlenmeye yol açtığını ve 80'li yıllardan itibaren de Marmara Denizinde denize girmenin tehlikeli hale geldiğini daha önceden belirtmiştik. Kirlilik plajların yok olmasında kentsel imar politikalarıyla birlikte en önemli katalizörlerden biri olmuştur. Ancak özellikle 90'ların ikinci yarısından itibaren kentsel atıkların arıtılmasına öncelik verilmesi, sanayinin İstanbul'un dışına çıkartılması ve Avrupa Birliği uyum yasaları çerçevesinde sanayi kuruluşlarının atık su bırakmalarının izne bağlanması, kirletici öğelere rastlanması durumunda arıtma tesisi kurma zorunluluğunun getirilmesi Marmara Denizinin su kalitesinin artmasında önemli etkenler olmuştur.

Marmara Denizinin Fiziksel Özelliği

Marmara Denizi Ege ve Karadeniz'le iki boğaz aracılığıyla sürekli iletişim halinde olan bir iç denizdir.

“Marmara Denizi 11500 km²'lik alan ve 3378 km³ hacme sahiptir. Kuzeyde 31 km uzunluğunda, 1,6 km eninde ve ortalama 35 m derinliğindeki İstanbul Boğazı aracılığıyla 25 Karadeniz bağlantılı, güneyde ise 62 km uzunluğunda 4 km eninde ve ortalama 55 m derinliğindeki Çanakkale Boğazı aracılığıyla da Ege Denizi ile bağlantılıdır (Çevre ve Orman Müdürlüğü, 2004).” (Fırat, P, 2007, s.24)

Marmara Denizinde iki farklı akıntı meydana gelmekte daha az tuzlu olan Karadeniz'in suyu yüzey akıntısıyla boğazlardan geçerek Ege'ye ulaşmakta, Ege Denizi'nin tuzlu suyu da dip akıntısıyla boğazlardan geçerek Karadeniz'e ulaşmaktadır.

“Marmara Denizi alt tabaka ve yüzey tabakası sularının yenilenmesi Karadeniz ve Ege Denizi'nden gelen akımların vasıtasıyla olmaktadır. Beşiktepe vd. (2000) tarafından Marmara Denizi alt tabaka sularının yenilenme süresinin ortalama 6-7 yıl olduğu, yüzey tabakası sularının yenilenme süresinin ortalama birkaç ay olduğu bildirilmektedir.” (Fırat, P, 2007, s.30)

Marmara Denizinin Kirliliğinin Boyutları

Z. A Kocamış'da (2006) çalışmasında Marmara denizinin kirletici bölgelerini Tablo 3-1'de göstermiştir. Bu tablodaki verileri ise şu şekilde yorumlamaktadır:

“Marmara Denizine beş alandan (İstanbul, İzmit, Gemlik, Susurluk, Tekirdağ) deşarj edilen tüm kirletici yüklerinin özeti Çizelge 3.1 de verilmiştir. Beş alanın her biri kirlilik yükleri kaynağına göre evsel, endüstriyel, yağmur suyu ve zirai alanlardan gelen kirlilik yükleri olarak ayrılmıştır. İzmit Körfezine 16 ton/g'lük azot yükünün girmekte olduğu bilinmektedir. Yapılan istatistiksel araştırmalar, İstanbul'dan gelen 56 ton/g'lük ve tüm bölgeden gelen 109 ton/g'lük azot yükünü göstermektedir.

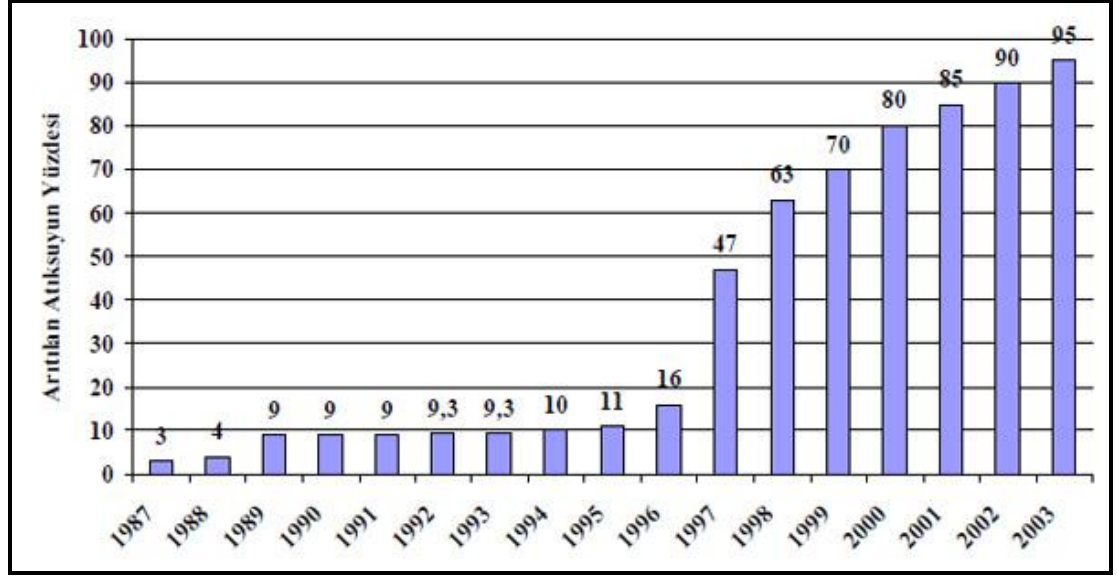
İstanbul'un 56ton/g'lük azot yükü, İzmit Körfezindeki azot yükünün yaklaşık 2 katına tekabül etmektedir. Benzer şekilde İstanbul'dan gelen 428.7 ton/günlük BOyükü Marmara Denizine deşarj edilen toplam 618.25 ton/günlük BO yükünün yaklaşık %69'unun teşkil etmektedir. Dolayısıyla İstanbul'un kirliliği kontrol edildiği takdirde Marmara Denizi büyük oranda emniyete alınmış olmaktadır.” (Kocamış Z.A., 2006, s.57)

Tablo 2-1. Marmara Denizine Farklı Kaynak ve Bölgelerden Gelen Kirlilik Yükleri (Kocamış Z.A. 2006, s. 58)

		Evsel T/gün	Endüstriyel T/gün	Yağmursuyu T/gün	Tarımsal T/gün
Tekirdağ'dan kaynaklanan kirlilik yükleri	BOI	8.2	32	0.33	0.4
	AKM	8.3	30	3.3	180
	KOI	16.4	67		
	TKN	1.5	6.8	0.024	0.34
	TP	0.28	0.07	0.006	0.013
İstanbul'dan kaynaklanan kirlilik yükleri	BOI	227	198	3.7	
	AKM	256	283	37	
	KOI	455			
	TKN	38	17	0.027	
	TP	72	1.5	0.07	
İzmir Körfezi'ne boşalan kirlilik yükleri	BOI	36	24	0.7	0.12
	AKM	40	13	6.5	53
	KOI	71			
	TKN	6	10	0.05	0.1
	TP	12	0.8	0.012	0.006
Gemlik Körfezi'ne boşalan kirlilik yükleri	BOI	2.1	5.3		0.4
	AKM	2	21.5		175
	KOI	4.2	9.1		
	TKN	0.38	7.9		0.33
	TP	0.07	0.16		0.013
Susurluk Havzasından Kaynaklanan Kirlilik yükleri	BOI	45	29	0.9	5.1
	AKM	42	22.6	74	2422
	KOI	90	72.7		
	TKN	9.1	6.3	0.07	5.2
	TP	15	9	0.02	0.2

İstanbul'a ek olarak Karadeniz'in kirliliği de üst su akıntılarıyla birlikte Marmara'ya taşınması açısından kirlileti bir öge görevi görmektedir. İstanbul'un kirliliğine geri dönecek olursak, Fırat P.'nin Eroğlu'nun 2002 Tarihli "İSKİ'nin Vizyonu ve Faaliyetleri" çalışmasından aktardığı tabloyla İstanbul'un atık sularının arıtılma oranı 2003 yılı itibarıyla %95 oranlarına varmıştır. (bkz. Tablo 3-2)

Tablo 2-2. İstanbul'da Arıtılan Atıksuyun Yıllara Bağlı Olarak Değişimi (Eroğlu, 2002) (Fırat. P. 2007, s. 52)



İstanbul'un atık suyunun arıtılması 2005 yılından itibaren İstanbul'un bazı kıyılarında denize girilmesini mümkün kılmıştır. İBB faaliyetlerinin tanıtımının yapıldığı "5 Yılda Rekorlara İmza Attık" kitapçığında (2009) İstanbul'da denize girilebilir sahilin 161 km olduğu ve 300 km'ye ulaştırmanın hedeflendiği belirtilmiştir.

Fırat.P'nin (2007) çalışması göstermektedir ki Fekal Koliform Bakteri kirliliğinde (halk arasında kolibasili olarak bilinen) İSKİ Tarafından B13 olarak kodlanan Bebek açıklarında 1997 yılında 450 (CFU/100ml) olan değer 2004'de 100 CFU/100ml'ye inmiştir. Resmi Gazetede yayınlanan "Yüzme Suyu Kalitesi Yönetmeliğine" göre (URL-10) Fekal Koliform değerinin 100ml'de 100CFU civarında 2015 yılı hedeflerindedir. Yönetmelikle ilgili tüm kurumlar sudaki mikrobik zehirliliği bu düzeye indirme konusunda sorumlu kılınmıştır. Ancak Fırat P.'nin (2007) İSKİ'nin ölçümlerini baz alarak verdiği rakamlara göre 2004 yılında dahi İstanbul'un bazı kıyıları bu kirlilik oranlarını yakalamıştır. (bkz. Fırat P, 2007, s.136)

Elbette kirlilik sadece mikrobik değildir. Metal, deterjan gibi farklı kirleticiler de söz konusudur. Mesela özellikle deterjan kirliliğinde yine aynı çalışmaya göre düşük de olsa bir artış söz konusudur.

Ancak Marmara Denizindeki kirliliğe bu bilgiler ışında tekrar baktığımızda Marmara Denizinin hızla temizlenmekte olduğunu, belediye ve İSKİ'nin arıtma çalışmalarının yanında, Avrupa Birliği uyum yasalarıyla gelen yönetmelik ve yasaların da bu konuda etkili olduğunu ve temizlenmenin devam edeceğini tespit etmemiz yerinde olacaktır. “Plajlar Kenti İstanbul” imgesine sahip olmayan İstanbulluların bir çoğunun gözünde Marmara Denizi, geri dönülmez bir biçimde kirlenmiştir. Ne yazık ki daha önceki dönemlerde İSKİ ve yerel yöneticilere karşı kaybedilmiş olan güven açıklanan tüm rakamlara rağmen İstanbulluların hala Marmara’da denize girmeye mesafeli yaklaşmasına neden olmaktadır. Bu konuda belediyelere ve İstanbul’u güzelleştirmeyi hedef edinen sivil toplum kuruluşlarına görevler düşmektedir. Elbette deniz temizliği konusunda rehavete kapılmamalı, arıtma çalışmaları eskiden olduğu gibi devam etmeli ve İstanbul’un da bilinçli bir şekilde sürece katılması sağlanmalıdır. Özellikle son dönemlerde evsel yağların geri dönüşümü çalışmalarında görüldüğü üzere İstanbulluların Marmara Denizinin temizlenmesi konusundaki çabalara katılımları yetersizdir. Elbette bunun bir nedeni de yukarıda belirttiğimiz gibi yanlış bir şekilde Marmara Denizinin kurtarılamaz şekilde kirlendiği inancıdır.

3.2 KIYI KULLANIMININ HUKUKSAL BOYUTU

Kıyı hukuksal boyutu ile özellikle yakın zamanda çok sayıda tartışmanın konusu olmuştur ve olmaya da devam etmektedir. Üzerine bu kadar çok tartışma olan Kıyı'nın hukuksal incelemesi ise başlı başına bir çalışmanın konusu olarak ele alınabilecek genişliktedir. Ancak ana konumuz İstanbul Plajları olduğundan bu konuyu belli bir özet dahilinde incelemek zorunluluğundayız. Elbette çalışmamızda böyle bir bölüme yer verilmemesi de bir tercih olabilirdi. Ama bu durumda aynı bir önceki alt başlık olan “Marmara Denizi’nde Kirliliğin Boyutları” başlığında olduğu gibi, İstanbul’a ve Plajlara dair yapacağımız önerilerin bir bacağı eksik kalmış olurdu. Öncelikle yapacağımız önerilerin hukuksal zemininin olup olmadığını söyleyebilmek için ya da önerileri hukuksal zemine uygun bir şekilde biçimlendirebilmek için tez kapsamında “Kıyının Hukuksal Boyutu” alt bölümüne ihtiyaç vardı.

Kıyının nerede başlayıp nerede bittiği, özel mülkiyete konu olup olmayacağı, olamayacaksa “kamu yararına” kullanımının nasıl mümkün olabileceği tartışmaları uzun yıllardır yapılmaktadır. Ancak elbette bu tartışmada yine Tanzimat ve dolayısıyla modernleşmeyle birlikte başlamıştır.

Özel kişilerin tam olarak mülkiyet sahibi olması yine Tanzimat’ın ilanından sonra 1858 yılında kabul edilen “Kanunname-i Arazi” ile gerçekleşmiştir. Osmanlı döneminde, kıyılar miri arazi olarak kabul edilip özel mülkiyete izin verilmemiştir. 1876 tarihinde kabul edilen Mecelle’nin 1234, 1237 ve 1264. Maddelerine göre de “deniz ve göller herkesin ortak olduğu kamu malıdır, başkalarına zarar vermeksizin bunlardan herkes yararlanabilir. Bunlar özel mülkiyete konu olamazlar.” İfadeleri yer almaktadır. (Sesli, F.A Ve Akyol, N.) Cumhuriyet döneminde de Kıyıların Yasal Statüsü kanunlarda yer almıştır.

“4 Ekim 1926’da kabul edilen 743 sayılı Türk Medeni Kanunu’nun 641. maddesinde kıyıların kamuya ait yerlerden olduğu ve bu yerlerin tescil dışı bırakılması gerektiği belirtilmiştir...

1956 tarih, 6785 sayılı İmar Yasası yapıların, yol ve su kenarlarına olan mesafelerini belirleme yetkisini yönetmelik ve tüzüklere bırakmıştır. İmar Tüzüğü’ne göre imar planı bulunmayan su kenarlarında 30 m’den sonra yapılaşma izni verilebilmektedir.” (Sesli, F.A Ve Akyol, N.)

Ancak 1972 tarihine kadar olan yasalarda kıyının tanımı tam olarak yapılmış değildir. Yargıtay 13.3.1972 gün ve E.970/7, K972/4 sayılı bir içtihadı birleştirme kararında kıyıyı” denizi temadisi, ondan faydalanma hususunda zorunlu bir unsur, bir kelime ile denizin mütemmim cüz’i olup kumluk ve kayalık sahaların derinliği, dalgaların en son varabildiği yer” şeklinde tanımlanmıştır. (Kutlualp, E, 1976)

Bu tanım suyun hareketiyle oluşan alanlardaki taşlık ve kumlukları kıyının ulaşabileceği son çizgi olarak alırken:

“18 Ocak 1975 tarihinde İmar ve İskan bakanlığı tarafından çıkartılan İmar Kanununa 1605 sayılı kanun ile katılan ek 7 ve 8. Maddelere dayanarak çıkarılan yönetmelik (6) m.1.05/b de kıyının bir tanımı yapılmıştır. Hükme göre kıyı “deniz, göl (doğal ve yapay) ve nehirlerin kıyı çizgisi boyunca uzanan kara parçasıdır. Bu

kara parçası, deniz ve göllerde, taşkın durumları dışında, kara yönünden en çok ilerlediği anda suların belirlediği kıyı çizgisi ile bu çizgiden sonra da devam eden, kıyı hareketlerinin oluşturduğu, kumluk, çakıllık, tıllık, kayalık, sazlık, bataklık alanın kara yönündeki doğal sınır çizgisi arasından kalan alandır.”” (Kutlualp, E, 1976)

Ayrıca yönetmeliğin 1.05 maddesinin (a) bendinde kıyı çizgisi de şu şekilde tanımlanmıştır : *”deniz, göl (doğal ve yapay) ve nehirlerde, herhangi bir anda suyun kara parçasına değdiği noktaların birleşmesinden oluşan, meteorolojik olaylara göre değişen doğal çizgidir. ”*

Kıyının özel mülkiyete konu olamayacağı yani kıyının özel mülk edinilmesinin söz konusu olamayacağı ise o tarihler 1960 anayasasının 130. Maddesiyle belirlenmişti. Ancak kıyı şeridinin tespitinde yaşanabilecek hukuksal boşlulara izin vermemek için Kıyıya bitişik kısımda mutlak inşaat yasağı İmar Kanununun 7. Maddesiyle tespit edilmiş hükme göre “10 metreden az olmamak kaydıyla, İmar ve İskan bakanlığınca tespit edilecek mesafe dahilinde hususi şahıslarca umumun istifadesine ayrılmayan bina inşa edilemez, mevcutlara ilave yapılamaz.” Hükümü belirlenmiştir. Ancak bu hükme dayanılarak çıkartılan yönetmelikte “kenar” ve “umumun istifadesine ayrılan bina” deyimlerinden ne anlaşılması gerektiği mesafelerin ne olacağı açıklanmıştır. “Yönetmeliğin 1.05 maddesinin c bendine göre “kenar, deniz, göl ve nehir kıyılarının kara yönünden bittiği çizgidir.” 1.08 maddenin a fıkrasında ise “Deniz ve göllerde mesafe kural olarak 100 metre” olarak tespit edilmiştir.”

1960 anayasasında olduğu gibi 2709 sayılı 1982 TC. Anayasası 'nın 43. maddesinde kıyıların, devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğu, deniz, göl ve akarsu kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yarar gözetildiği belirtilmektedir.

2960 numaralı 18.11.1983 tarihli Boğaziçi kanunu da “Boğaziçi Alanının kültürel ve tarihi değerlerini ve doğal güzelliklerini kamu yararı gözetilerek korumak ve geliştirmek ve bu alandaki nüfus yoğunluğunu artıracak yapılanmayı sınırlamak için uygulanacak imar mevzuatını belirlemek ve düzenlemek” amacıyla oluşturulmuş. (Amaç kısmında tanımlandığı üzere) 3. Madde (i) fıkrasında “Boğaziçi Alanında

kıyılar ancak kamu yararına kullanılır.” Ve (j) fıkrasında “Boğaziçi sahil şeridinde ancak toplumun yararlanacağı dinlenme, gezinti ve turizm tesisleri imar planlarına uygun olmak şartı ile yapılabilir.” Tespitleri yapılmıştır.

Ancak 1990’lı yıllara kadar İmar ve Kıyı Kanunu güncellenmemiş yetersiz kalan eski kanunlar pek çok sorunları beraberinde getirmiştir. 4.4.1990 tarihli 3621 sayılı kıyı kanunuyla bu açık giderilmeye çalışılmıştır.

Kanunun 4. Maddesinde kıyıya ilişkin tanımlamalar şu şekilde verilmiştir:

“**Kıyı çizgisi:** Deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, taşkın durumları dışında, suyun karaya değdiği noktaların birleşmesinden oluşan çizgiyi,

Kıyı Kenar çizgisi: Deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturulduğu kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık ve benzeri alanların doğal sınırını,

Kıyı: Kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alanı,

Sahil şeridi: Kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alanı,¹⁴”

Olarak tanımlanır 5. Madde Genel Esaslarda ise:

“Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Kıyılar, herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır,

Kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir.

Kıyıda ve sahil şeridinde planlama ve uygulama yapılabilmesi için kıyı kenar çizgisinin tespiti zorunludur.

Kıyı kenar çizgisinin tespit edilmediği bölgelerde talep vukuunda, talep tarihini takip eden üç ay içinde kıyı kenar çizgisinin tespiti zorunludur.

¹⁴Bu tanım 1/7/1992 tarih ve 3830 sayılı Kanununun 1 inci maddesi ile değiştirilmiş olup, metne işlenmiştir

Ek : (1/7/1992 - 3830/2 md.) Sahil şeritlerinde yapılacak yapılar kıyı kenar çizgisine en fazla 50 metre yaklaşabilir.

Ek : (1/7/1992 - 3830/2 md.) Yaklaşma mesafesi ve kıyı kenar çizgisi arasında kalan alanlar, ancak yaya yolu, gezinti, dinlenme, seyir ve rekreatif amaçla kullanılmak üzere düzenlenebilir.

Ek : (1/7/1992 - 3830/2 md.) Sahil şeritlerinin derinliği, 4 üncü maddede belirtilen mesafeden az olmamak üzere, sahil şeridindeki ve sahil şeridi gerisindeki kullanımlar ve doğal eşikler de dikkate alınarak belirlenir.

Ek : (1/7/1992 - 3830/2 md.) Taşıt yolları, sahil şeridinin kara yönünde yapı yaklaşma sınırı gerisinde kalan alanda düzenlenebilir.

Ek : (1/7/1992 - 3830/2 md.) Sahil şeridinde yapılacak yapıların kullanım amacına bağlı olarak yapım koşulları yönetmelikte belirlenir.”

13.10.1992 tarihli 21374 sayılı Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin birinci bölümü (a) fıkrasında ise

“Sahil şeridinin birinci bölümünde sonra kara yönünde yatay olarak en az 50 metre genişliğinde olmak üzere belirlenen ve üzerinde sadece Kanunun 8 inci maddesinde ve bu Yönetmelikte tanımlanan toplumun yararlanmasına açık günübirlik turizm yapı ve tesisleri, taşıt yolları, açık otoparklar ve arıtma tesislerinin yer aldığı bölümüdür.

Toplumun Yararlanmasına Açık Yapı: *Mevzuata göre tespit ya da tasdik edilmiş kural ve ücret tarifelerine uygun biçimde, getirdiği kullanımdan belirli kişi ya da topluluklara ayrıcalıklı kullanım hakkı tanımaksızın yararlanmak isteyen herkese eşit ve serbest olarak açık bulundurulan ve konut dokunulmazlığı olmayan yapıdır.”*

Bu yönetmelikle belirlendiği üzere sahili oluşturan 50 metre içerisinde Toplumun Yararlanmasına Açık Yapı oluşturulması mümkündür. Bu yapı da “Mevzuata göre tespit ya da tasdik edilmiş kural ve ücret tarifelerine uygun biçimde” ancak herhangi bir gruba ayrıcalık tanımadan o yani “ücret” ve “kurallara” uyan herkesin yararlanabileceği yapılardır. 30.3.1994 tarihli 21890 numaralı yönetmelik değişikliğiyle de:

“Günübirlük Turizm Tesisleri: Kamping ve konaklama ünitelerini içermeyen, duş, gölgelik, soyunma kabini, wc, kafe-bar, pastane, lokanta, çayhane, açık spor alanları, spor tesisleri, golf alanları, açık gösteri eğlence alanları, lunapark, fuar su oyunları parkı ve özellik taşıyan el sanatları ürünlerinin 20 m2'yi geçmeyen sergi ve satış ünitelerini içeren yapı ve tesislerdir.”

Olarak tanımlanmıştır. Aynı yönetmeliğin 5. Maddesinde ise:

“Madde 5- Kıyılar ve doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Kıyılar, herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır.

Kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir.

Kıyı, herkesin eşitlik ve serbestlikle yararlanmasına açık olup, buralarda hiçbir yapı yapılamaz; duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz.”

Aynı yönetmeliğin devamında Kıyı Çizgisinin nasıl belirleneceği, Kıyıda yapılanmanın nasıl yapılacağı belirtilmiştir. 13. Maddenin (c) fıkrasında uygulama imar planı yapılmaksızın sabit olmayan duş, gölgelik, soyunma kabini, aralarında en az 150 m mesafe olmak kaydıyla 6m2'yi geçmeyen büfe kirletici etkisi olmayan seyyar tuvaletler ve ahşap iskeleler yapılabileceği belirtilmiştir.

Ayrıca 3. Bölüm 15. Maddesinde Kıyıda Doldurma ile elde edilen alanlara yapı yapılması Maliye Bakanlığı'nın iznine bağlanmıştır.

13.10.1992 tarihli 21374 sayılı Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikle “Kamuya Açık Yapılar” için “ücret” ve “kural” tanımlama hakkı verir ve yararlanmak için de bu ücret ve kurallara uygunluğun gerektiğini belirtirken, 30.3.1994 tarihli 21890 numaralı yönetmelik değişikliği kıyıya erişimin çitle ya da herhangi bir engelle sınırlandırılmayacağını belirtmiştir. Bu yönetmelik değişikliği ile Plajların 1. Döneminde olduğu gibi girişin bir ya da bir kaç girişten ücret ödemek suretiyle gerçekleştirildiği ve burası dışında girişe izin verilmediği bir plaj modelini tartışmalı hale getirmektedir. Zaten bazı plajlar böyle yasal bir zorunlulukla karşılaşmamak için sadece kullanılan şezlong gibi araçları kiralamak (Belediyenin

işletmekte olduğu plajlar) ya da Plaja erişmek için geçilmesi gereken tesise giriş ücreti gibi ücret alma yoluna gitmektedirler. (Solar ve Burç Beach)

3.3 KIYI KULLANIMINDA KAMU YARARI

Yasalarda kıyının kamu yararına kullanabileceği belirtilmiştir ancak “Kamu Yararı” kavramı etrafında tartışmalar sürmektedir. Nedir “Kamu Yararı”? Planlamacı “Kamu Yararını” planlarında nasıl gözetebilir? Kıyının topluma açık olması “Kamu Yararı” gözetildiği anlamına gelir mi? Bu soruları arttırmak mümkün. Çünkü “Kamu Yararı” gözetmek iddiasındaki plancı ya da hukukçunun kendi bakış açısı, bağlı bulunduğu sınıf ya da statü grubunun “kamu yararı” algılayışı, “kamu yararını” yorumlaması açısından etkilidir. Konuyu biraz daha açacak olursak örneğin Bebek’de oturan bir kişi için Bebek koyunun plaj haline getirilmesi ve her yaz İstanbulluların kullanımına açılması “Kamu Yararı” olmayabilir. Aynı şekilde koya bakan kafelerin işletmecileri ve müdavimleri de bunda bir “kamu yararı” görmeyebilirler. Tam tersi bunu Bebek sahillerinin deforme edilmesi gibi algılayıp, “kamu yararı” bozulduğu için eleştirebilirler. Ancak aynı plajın bir “beach club” gibi açılacağını, plaja girişin ancak yüksek ücret ödemekle mümkün olabileceğini ve de herkesin içeri alınmayacağını söylesek, o zaman az önce İstanbul’luların tamamına açık ve pek çok yerden İstanbul’luların erişimi olan bir plajı “kamu yararına” görmeyen semt sakini ya da müdavimi bu tarz bir plajı “kamu yararına” faydalı bir tesis olarak görebilir.

Dikkat edilirse örneği aynı semt üzerinden ve kıyının aynı şekilde kullanılması durumları için vermeye çalıştık. Yiğit Gölüksüz’de (1976) bu algı farklılığına dikkat çekerek “toplum yararı” kavramını tartışmaya açıyor: *“Bütün bu özellikleri nedeniyle kıyıların “toplum yararına” kullanılması düşüncesi soyut düzeyde çoğunlukla paylaşılır. Ancak sorun “toplum yararı” amacının sosyal gruplar açısından yorumlanarak somutlaştırılması sırasında ortaya çıkmaktadır”*

Gölüksüz, “toplum yararı” kavramının farklı sosyal gruplar için farklı anlamlar ifade edebileceğini belirttiikten sonra kıyıların topluma açık kullanımının anlamına dikkat çekmekte. Kıyının topluma açık kullanımını Gölüksüze göre öncelikle modern sanayi kentlerinde doğayla iletişim kurarak ruhsal ve bedensel dengelerini kurmak isteyen kentliler için bir ihtiyaç. *“Bu nedenle kıyılar ve şehirler insanların ve toplumların*

üretken ve sağlıklı yaşamaları için gerekli çevresel ihtiyaçlarının daha büyük bölümünü karşılamakta birbirlerini tamamlarlar.” (Gölüksüz Y. 1976)

Kentliler için kıyının özgürce kullanımının bir “yenilenme” ihtiyacına karşılık geldiğini tespit eden Gölüksüz, daha sonra emekçi sınıflara sadece kıyı kullanım hakkının verilmesi değil, kıyının emekçi sınıfların taleplerini özendirecek şekilde ve bu sınıflara uygun yaşam ve dinlenme biçimleri sunması gerektiğini belirtmekte. Bu açıdan Gölüksüz, plancılara da kıyı kullanımı için ortama modellerler örneğin ortalama aile ihtiyacına göre ya da ortama İstanbullu tanımlamasına göre hareket etmemeleri uyarısını yapmakta. Çünkü bu ortamalara göre yapılan planlar onun tespitine göre ortalama dışında kalan kesimleri dışlamakta. Örneğin ortalama aile kullanımına göre planlanmış bir alan yaşlılar ya da bekarlar için dışlayıcı olabilmekte.

Gölüksüz “Kamusal Alan Olarak Kıyı Kullanımı” bölümünde tekrar değineceğimiz kıyının “açıklık” kavramına vurgu yaparak, plancı ve uygulayıcıların kıyı kullanımda alt gelir gruplarını devreye sokmasının önemine vurgu yaparak bunun için alternatif bazı yöntemler önermekte.

“Kurumsal yapıda değişikliklerin gerçekleşmesi, kıyı kullanımında devreye sokulmak istenen alt gelir gruplarının kıyı kullanım taleplerinin ve siyasal ağırlıklarının ortaya konmasına büyük ölçüde bağlı olacaktır. Bu talebin örgütlenmesinde sendikalar, belediyeler, meslek odaları gibi örgütlere birbirini tamamlayıcı önemli roller düşmektedir.” (Gölüksüz, Y. 1976)

İlhan Tekeli de yine Mimarlık Dergisinde 1976 yılında yayınlanan “Kıyı Planlamasının Değişik Boyutları” adlı makalesinde öncelikle kıyının kaynak olarak kıt bir kaynak olduğunu dolayısıyla üzerine olan tartışmaların arka planında da bu olgunun yattığını belirtiyor.

“(US: Kıyının) İki ulaşım türü (US: Kara ve Deniz Ulaşımı) arasında böyle bir kırılma noktasının oluşu yalnız liman kullanımlarını doğurmaz. Limanın varlığı ve böyle bir ulaştırma kırılması bu noktayı sanayiler için üstünlüğü olan bir yer haline getirmektedir. Bu nokta etrafında sanayi kuruluşları ve şehirselle alan kullanışları kümelenmektedir.”

Kıyidan denize geçiş yalnız ulaşım nedeniyle değildir. Deniz içinde zengin kaynaklar vardır. Kıyı su ürünleri ve çok çeşitli deniz altı kaynaklarının kullanılması için de bir geçiş noktasıdır. Bütün bunlarla ilgili kullanışların yerleşmesi için de kaynak niteliği kazanmaktadır...

Deniz ve ona ulaşımı sağlayan kıyı, yalnız üretim faaliyetleri bakımından değil, tüketici faaliyetler bakımından da bir kaynak niteliğindedir. Denizin kıyılarda aşındırma süreciyle oluşturduğu kumsal, özel iklim koşullarıyla birleştiği zaman turizm ve dinlenme kullanışları için çok uygun bir ortam oluşturmaktadır.” (Tekeli, İ, 1976)

Kıyının ulaşım nedeniyle kaynak olma olgusunu, kendi öz ürün ve kaynakları nedeniyle kaynak olma olgusunu ve rekreasyon alanları sağlaması nedeniyle kaynak olma olgusunu açıkladıktan sonra Tekeli, bu kaynak algılamaların kullanım isteklerinin kaynakları kullanacak sınıflara göre farklılıklar göstereceğinin altını çizmekte. Zaten kıyı için sürdürülen mücadelenin nedeni de Tekeliye göre yukarıda da belirttiğimiz gibi bizza bu sınırlı kaynak olması nedeniyle gerçekleşmekte. Kaynak paylaşımı noktasında da farklı çıkarlara sahip farklı sınıfların talepleri de farklılaşmakta. Makalesinde tek tek sınıfların yaklaşımını örneklendiren Tekeli sonuç bölümünde de plancılara önerilerini sıralanta:

“Bu bölüme kadar sürdürülen tartışmada kıyının kaynak olarak özelliklerini, kıyı üzerinde değişik grupların çıkar çatışmalarını ve plancının çıkarlar üstü sloganlarla bu çıkar çatışmaları dışında kalması olanağı olmadığını gördükten sonra, plancının tutumuna ilişkin bazı ilkeleri ortaya koyabiliriz:

Birinci İlke: Plancının, kıyı kullanışlarının tarihsel bir süreç içerisinde sosyal grupların ve sınıfların çıkar çatışmalarının sonucunda oluştuğunu kavraması gerekir.

İkinci İlke: Plancı yaptığı planın hangi grupların çıkarına dönük olduğunun bilincinde olarak, bu planı ne tür gruplar arası koalisyonlarla gerçekleştirebileceğini araştırmalıdır.

Üçüncü İlke: Plancı hazırlayacağı planın, statik, betimleyici bir tasarım olmasından kaçınılmalı, yapacağı planın ulaşmak istenilen düzeni sağlayacak kurumsal düzenlemeler bütünüünün bir parçası olmasını sağlamalıdır.

Dördüncü İlke: Planlı, toplumdaki güçsüz kesimlerin planlama sürecindeki etkinliğini arttırmak için, sınıfsal niteliği belirsiz kavramlar kullanmaktan kaçınarak, kararların sınıfsal sonuçlarını açıkça ortaya çıkarmalıdır.” (Tekeli, İ, 1976)

Gölüksüz ve Telkeli'nin de vurguladığı gibi “kamu yararı” kamuyu oluşturan çeşitli sosyal ve sınıfsal katmanların farklı yarar algıları olduğu gerçeğiyle yorumlanmalıdır. Ekonomik bir değere de sahip olan kıyı bu nedenle farklı çıkar sınıfları için bir mücadele alanı olabilmektedir.

Yine Gölüksüz'ün belirttiği gibi denizi “boş zaman aktivitesi” olarak kullanma ihtiyacı tüm şehirlilerde mevcuttur. Ancak özellikle plaj gibi bir kullanım biçimi temelde hangi sınıf ya da kent katmanına hitap etmektedir. Bugün İstanbul'da yaşayan çok sayıda insanın yazın tatil yapma ya da denize girme imkanına maddi nedenlerden dolayı sahip değildir. Çok sayıda insan da ülkemizdeki iş yasaları gereği maddi imkanı olsa dahi yaz aylarında kullanabileceği ücretli tatil süresi azlığından dolayı İstanbul dışında çok kısıyly bir zamanı “plaj” maksatlı tatillerde geçirebilmektedir. Yazın 3-4 ayını tatil bölgelerinde geçirerek denize girme imkanı bulabilecek sınıflar için İstanbul'da plaj bir ihtiyaç olmayabilir. Hatta onlar için İstanbul kışın geçirildiği, şirketlerinin çalışıp onlara para kazandırdığı bir kentde olabilir. Bu nedenle dinlenmek için plajları olsa dahi İstanbul'u tercih etmeyebilirler. Ancak yaz mevsimini İstanbul'da geçirmek zorunda kalan milyonlarca insan ne yapabilir? İstanbul'un plajlarını tekrar kazanması en çok çalışan emekçi sınıflarla maddi imkanları olmayan kentlilerin çıkarına kıyının tekrar kullanılabilmesinin sağlanmasıdır. Bu durum, plajların 1. Dönemi olarak anlattığımız dönemin 1965-1980 arası gerçekleşen, İstanbul'un hızla sanayileştiği dönemde de bir realite olarak İstanbulluların karşısına çıkmıştır.

O dönemde ortaya çıkan “Halk plajlara hücum etti vatandaş denize giremiyor” sloganı tam da o zamana kadar plajları kullanan İstanbulluların kenti yeni gelen emekçilerle kent yoksullarının plajları kullanması konusundaki tepkisini yansıtan bir slogandır. İstanbul'un üst gelir grubunu oluşturan sınıfların İstanbul plajlarından çekilip güneyde yeni tatil beldeleri keşfetmesinin de hiç kuşkusuz bir nedeni onlar açısından meydana gelen bu “bozulmadır”. Alt sınıflara hizmet veren plajlar gittikçe üst sınıflar için”out” olmuş ve sezgisel sedasız yok edilmesine hiç bir tepki

gösterilmemiştir. Kemalist bürokratik sınıfların, memurların, yeni kent burjuvalarının kullandığı dönemde plajların açılması ve korunması için her türlü desteği sağlayan mülki idareler ise halkın kullanımında olan plajlara önceki dönemdeki kadar değer vermemiştir. Üstelik belki de milyonlarca yılda oluşmuş doğal kıyı dokusunu da yok edecek kadar sorumsuz davranılabiliştir. Elbette Bedrettin Dalan ya da Özal dönemi politikacıları için İstanbul denize girilebilecek bir il değildi. Çok defa televizyonlarda anlattığı gibi Özal'da tatillerini Belek ve Bodrum'da değerlendirirdi. Dönemin Akdeniz, Ege kıyılarına yönelen tatil anlayışının bir yansımasıydı. Burada sorulması gereken soru “o yok edilen plajlara giren milyonlarca İstanbul da Bodrum ya da Belek'de tatillerini geçirmeye başlayabildi mi Özal ailesi gibi?” sorusudur. Eğer maddi imkanları varsa tüm sene çalıştıktan sonra yazın bir ya da iki hafta belki, maddi imkanları yoksa da hiç bir zaman oralara tatile gitme imkanına kavuşamadılar.

Üstelik bir sonraki bölümde değineceğimiz üzere bir kamusal alan olarak da plajın “İstanbullulaştırıcı” ya da şehirleştirici etkisi de yok edilmiştir. Milyonlarca İstanbullu bugün yaşadığı semtten dışarı çıkmamakta, genelde kendi bölgesinden İstanbulla göçmüş hemşerileriyle eskisine benzer ilişkileri sürdürmeye devam etmektedir.

Plajların yok edilmesine rağmen düşük gelir grupları ve yazın da İstanbul'da bulunmak zorunda kalan istanbullular arasında son yıllarda yeni bir dinlendirici aktivite yayılmaya başladı: Olta balıkçılığı. Özellikle Boğaziçi sahillerinde haftasonları oltasıyla balık tutan çok sayıda kişiye rastlamak mümkün. Ancak sahilde balık tutma etkinliği en azından daha çok erkeklerin rağbet ettiği bir etkinlik olarak plajlardan ayrılmakta. Reaktif bir etkinlik olarak algılanabilir olmakla beraber hem “kamusal alan” anlamında hem de her iki cinse de hitap edebilmesi anlamında kıyının plaj olarak kullanılmasıyla aynı nitelikte değerlendirebilmek pek mümkün değildir.

3.4 KAMUSAL ALAN OLARAK PLAJLAR

“Kamusal Alan” en genel anlamda “özel”in karşısında tanımlanabilecek alandır. “Özel” alan nasıl en yakın çevremizi, arkadaşlarımızı ve belki hatta yakın akraba ve

komşularımızı kapsıyorsa “Kamusal Alan”da bu kişiler dışındaki kişilerle ilişkiye girdiğimiz alanları kapsamaktadır.

“17. Yy’ın sonlarına gelindiğinde, “kamu” ve “özel” karşıtlığının bugünkü kullanımına benzer bir biçim almakta olduğunu görüyoruz. “Kamusal” sözcüğü herkesin denetimine açık olan anlamına gelirken, “özel” sözcüğü kişinin ailesi ve arkadaşları ile sınırlanan mahfuz bir yaşam bölgesi anlamındaydı” (Sennett, R, 1992, s.32)

Richart Sennett, 1992 tarihli “Kamusal İnsanın Çöküşü” adlı çalışmasında “Kamusal Alan” kavramının modernizmin gelişmesinden günümüze kadar aldığı değişimi anlatmaktadır. Kitap Roma imparatorluğunun çöküş yıllarında insanların “Kamusal Alan”da kurulan ilişkilerin nasıl “rutin” görevler haline geldiğini yavaş yavaş “kamusal alan”ın yerini özel alanın aldığını anlatan bir ironiyle başlar. “Kamusal Alanın” varlığı ve yurttaşların ona katılım konusundaki istekliliği aslında modernizmin gelişimi esnasında da toplumların yaşadığı en büyük değişimlerin başında gelmektedir. Eskiden sadece soyluların sahip olduğu opera, konser gibi kamusal katılım alanlarının yanına 18-19. Yy’da hızla tiyatro da eklenmiş ve yeni kamusal alanlar doğmuştur. Mashall Berman’ın da (1982) 19. yy Paris’inde Benjamin’le ilişkilendirerek anlattığı Pasajların gelişimi ya da Dostoyevski ile ilişkilendirerek anlattığı St. Petersburg’daki bizim şu andaki İstiklal Caddemize benzeyen Nevski Bulvarı gibi “kamusal mekanların” hızla ortaya çıktığı bir dönemdir 19.yy.

Bu kamusal canlılık elbette geç modernleşme çabasındaki Osmanlı İmparatorluğu’nun da ilgisini çekmekteydi. Türk sosyoloji tarihinde önemli bir yer tutan Prens Sebahattin, Türk modernleşmesinin en büyük açmazlarından birinin cemaat toplumunun yerine cemiyet toplumunu koyamamış olmamız olduğunu tespit etmiş, ancak Cumhuriyeti kuran kadrolar kendisinden çok Ziya Gökalp’e itibar etmiş olmalarına rağmen cemiyet’i cemaatin yerine koyma konusunda açık ve radikal çabalar göstermişlerdir. Bu çabaların bir kısmı doğrudan bazı cemaatlerin yasaklanması ya da tekke gibi örgütlerin kapatılması şeklindeyken diğer taraftan da batı tarzı “kamusal alanların” oluşturulmaya çalışılması şeklindeydi. Konser

salonları, tiyatrolar açılıyor, verilen balo ve resepsiyonlarla batı tarzı bir sosyal hayat yaratılmaya çalışılıyordu.

Modernleşme serüvenimizin başında kamusal alan olarak adlandırılabilir alanların azlığının yanında en büyük sorun bu alanları neredeyse tamamının kadınlara kapalı oluşuydu da. Bu yüzden Cumhuriyetin kurulmasıyla, özellikle kadınların “kamusal hayata” katılımları yoğun bir şekilde teşvik ediliyordu. Türk modernleşmesinin İstanbul’un tarihiyle de ilişkilendirdiğimiz birinci dönemi olan Tanzimattan Cumhuriyet’e kadar olan dönemin en önemli farklılıklarından biri de buydu kuşkusuz.

19.yy’ın sonu 20.yy’ın başlarında batıda önemli sayılabilecek, tüm tatil ve boş zaman alışkanlıklarını değiştiren bir başka “kamusal alan” ortaya çıktı: plaj. 1920’li yıllar itibarıyla İstanbul da plajlarla tanıştı. Bir kamusal alan olarak plajlara özellikle cumhuriyet yönetimi tarafından açık destek verilmesinin hiç kuşkusuz bir nedeni de kadınların da batı tarzında katılabildikleri bir “kamusal alan” olarak, özellikle geleneksel algıyla karşıtlığıydı. Daha açık söylemek gerekirse 30-40 yıl öncesine kadar kara çarşafı sokağa çıkmak zorunda olan kadınlar, İstanbul’da (ve elbette Türkiye’nin bazı yerlerinde) erkeklerle birlikte, aynı mekanlardan ve vücut hatlarını açıkça gösteren mayolarla denize girebiliyorlardı.

“İlk zamanları bilirim de Doktor, hala şaşarım. Bu plaj alemi bizde Beyaz Ruslar icat ettiler. Önce “imkanı yok tutmaz” dedik. “Ne mümkün, millet birbirini öldürür, Allah esirgesin” denildi. Bazı kavgalar, rezillikle oldu. Sonunda gene Atatürk kazandı.’

“Tabii. Dikkat ediyorum. Delikanlıların yüzde doksanı sadece yüzmek için geliyor. En güzel kadın vücutlarına bile edepsiz edepsiz bakmıyorlar. Bakarlarsa insan gibi beğeniyorlar. Tabloya bakar gibi. Bence işte bu çok mühim.’ (Samim Aşkın, Halk Plajı, 1955)” (Evren, B. 2000, s.141)

Bu değişim elbette iki yönüyle önemliydi. Öncelikli önemi kamusal mekanların bizde batıdaki kadar çok ve yaygın olmamasıdır. Günümüzde bile İstanbul’u benzer ölçekteki ya da kendini yarış içerisinde gördüğü batılı büyük kentlerle kıyasladığımızda daha az “pub” & “club” gibi eğlence mekanı, daha az konser,

tiyatro mekanı olduğunu söyleyebiliriz. Zaten ülkemizde televizyon yayınlarının hala güçlü bir etkiye sahip olması ve daha fazla izleyiciye sahip olması da insanların dışarıdan çok evde vakit geçirdiklerinin göstergelerindedir. Cumhuriyetin ilk yıllarında ise elbette aradaki farklılık çok daha yüksek boyutlardaydı. Bu açıdan Cumhuriyet modernizminin yurttaşların bir arada bulunabildikleri batı tarzı kamusal alanlara ihtiyacı vardı. Kamusal alan olarak Cumhuriyet rejimi tarafından plajların desteklenmesinin ilk nedeni kamusal alan yaratma ihtiyacıysa ikinci nedeni de kuşkusuz yukarıda belirttiğimiz gibi kadınların “eşit” şekilde katılabildiği bir “kamusal mekan” olmasındandı.

40’lı yıllardan 60’lı yılların sonuna kadar plajların arkalarında bulunan gazinolar da İstanbul’un sosyal hayatında etkili mekanlar olarak varoldular. Gazinoların yanında plajlar güzellik yarışmaları gibi yarışmaların ve çeşitli sportif sosyal etkinliklerin düzenlendiği mekanlar olarak İstanbul’un sosyal hayatına katıldılar. İkinci dünya savaşı başlamadan önce, iki sene üst üste İstanbul’un festivali adı altında bir su sporları festivali bile yapıldı. Bu festival kapsamında yüzerek Avrupa yakasından Anadolu yakasına geçme yarışması düzenleniyordu. Kadınlar, çıplaklık, gençlerin flört etmesi gibi kavramlar bu dönemde mizah ve magazin ağırlıklı bir basının önemli konuları arasına plajları da sokmuştur.



Şekil 3.4.1. “Kısmet Arayanlara: Allah bir kapıyı kapatır bir kapıyı açar” diyerek kışın olan sinemanın yerini yazın plajın alması vurgulanıyor.

Plajın “Kamusal Alan” olarak Türk ve İstanbul modernleşmesi yanında bir diğer önemli farklılığı da Yiğit Gölüksüz’ün (1976) dikkat çektiği “açıklık” olgusudur. Kentin gürültü, sorumluluk, zaman, trafik v.b. ile oluşmuş bulunan kapalılığının karşısında uçta yer almaktadır kıyıların açıklığı. Bu mekansal açıklığı Gölüksüz:

“Gerçekten “açıklık duygusu” kıyılarda en belirgindir. Buna belki ancak dağlardaki açıklık ve genişlik duygusunun ölçüsü yaklaşabilir. Bu en belirgin özellik, parçalanmaya, kapanmaya karşı özenle korunmalıdır. Üstelik, bu bütünlük ve açıklık tüm boyutlarıyla ortaya çıkarılmalı, vurgulanmalıdır.” (Gölüksüz Y. 1976)

Şeklinde ifade etmektedir. Ancak mekansal açıklığın “kamusal alan” üzerinde de açıklık yaratan bir başka etkisine dikkat çekmektedir:

“Kişiler şehirlerde, çok belirgin olan sosyal rollerin, sosyal normların ve giyim gibi sosyal statü göstergelerinin aracılığı ile, ilişkilerini kurar ve sürdürürler. Oysa kıyının sağladığı açık ortamda farklı gruptan kişilerle, kendileriyle ve doğa ile karşı karşıyadırlar. Daha doğrusu bu olanak, o ortamda vardır. Bu durum, doğrudan doğruya ilişki kurma ve geçici bir çevrede kişilerin kendilerini farklı rollerde deneme fırsatları yaratır...

Sınıfsal farklılıklara rağmen kıyıya gidenlerin bir takım ortak güdülerini olduğu biliniyor. Bunlardan biri, yeni bir sosyal çevrede bulunmak, rahat, serbest, geçici olan ve “ciddi” olmayan bir çerçevede içinde yeni sosyal ilişkiler kurmaktır.”
(Gölüksüz Y. 1976)

Mekansal bu açıklığın, “kamusal alanda” açıklık etkisi yaratmasının en önemli nedenlerinden de şehir hayatındaki statü ve sınıf farklılıklarını temsil edebilen giysilerin olmamasıdır. Bu anlamda “Çıplaklığın” yarattığı bir “eşitlik” ortamından söz edilebilir.

“Refik Halit Karay savaş yıllarının bunalımlı dedikodulu ortamında, çıplaklığın getirdiği huzur ve demokrasiden pek memnundur: “ (Plajda) bütün kâbuslardan, üzüntü ve eziyetten uzaksın. (...) Bunu yapan çıplaklıktır. Beden çıplaklığı zihni de lüzumsuz örtülerden, o bunaltıcı, terletici fikir elbiselerinden kurtarmıya yarıyor, fikir de plajda soyunuyor, yıkıyor, daha samimi, daha tabii oluyor.” (Akcura G. 2002)

“Kamusal Alan” olarak İstanbul’un Plajların İlk dönemi olarak adlandırdığımız 1920-1970 arası neden plajlara ihtiyaç duyduğunu açıklamaya çalıştık. Öncelikli sorun “kamusal alan” azlığıydı. İkinci sorun da “kadınların katılabileceği” kamusal alan azlığıydı. Plajlar bu dönemde her iki problemi de çözebilecek mekanlar olarak görüldüler.

Ancak plajların “açıklıkla” ilgili ikinci boyutu yani plajların daha demokratik bir kamusal alan olması olgusu kanımca plajların da sonunu getiren olgulardan biriydi. Elbette İstanbul plajlarının birinci döneminde (1920-1970) hatta yok olduğu 1980’li yıllara kadar farklı gruplara hitap eden farklı plajlar vardı. Ancak her biri “açık”tı. Giriş parası verilemeyecek bir miktar değildi ve isteyen her İstanbullu bu plajlara

erişebiliyordu. Ancak bazı İstanbullular bu “açıklıktan” o kadar da hoşnut değillerdi ki “Halk plajlara hücum etti vatandaş denize giremiyor” diyerek tepkilerini ortaya koyuyorlardır. Denizlerin sanayi kuruluşları ve kentsel atıklar aracılığıyla kirletilmesi ve Dalan döneminde yapılan Sahil Yolu projesiyle bütünüyle yok edilmesi bu kesimi o kadar da rahatsız etmedi. Çünkü “açık” olan İstanbul plajlarının yerine kendileri bir süredir herkesin erişemeyeceği “Bodrum” plajları gibi plajları koymuşlardı. Kenti yöneten sınıfsal düşüncenin plajların yok olmasını önemsememesinin ya da yok saymasının önemli bir nedeni de plajların yarattığı bu “açık” ortamın “demokratik” olmasıydı. Elbette “demokrasi” her şeyden önce güçlü “kamusal alanları” gerekli kılar. “Kamusal alan” ve “katılımın” olmadığı bir kent ve ülkede “demokratik bilinç” ve buna bağlı olarak gelişecek “demokratik mekanizmalar”da gelişemez. Zaten adete bir turnosal kağıdı gibi İstanbul’da planların yok olduğu tarihten, tekrar açıldığı tarihe kadar olan dönem İstanbul’un siyasi olarak tutuculaştığı ve bir başka araştırmanın konusu olmakla birlikte kentin kentlileştirme potansiyelinin de düştüğü yıllardır.

Ancak elbette son dönemde olan plajları tekrar açılması, Taksim’in önemli bir eğlence ve çekim merkezi olarak ortaya çıkması gibi gelişmeler kentin yeniden bir kimlik kazanmasını ve bu kimliğe uygun olarak kentlilerin de kendini tekrar tanımlaması sürecini hızlandırmıştır. Bu açıdan tutuculaşmayla plajların yok olması arasındaki ilişkiyi doğrudan bir siyasi hareketin güçlenmesi olarak değil ancak İstanbulluların sosyal ve “kamusal” katılımlarının düşmesi olarak görmek mümkündür. Hızla oluşan yeni semtlerde yaşayan semtlilerin İstanbul’la iletişimi 1960’da oluşan göç dalgasına göre daha düşüktür. Öncelikle elbette sorun biraz da yeni semtlerin kent merkezlerine uzaklığıdır. 1960’larda oluşan semtler mesela Fikirtepe, Feriköy, Kağıthane gibi hemen kentin merkezini oluşturan tarihi semtlerin çevrelerindeydi. Dolayısıyla bu bölgelere yerleşen yeni kentlilerinde kentle iletişimi daha fazlaydı. Günümüzdeki semtler ise kent merkezine çok daha uzak noktalarda oluşmaktadır.

İkinci bir neden ise elbette “kamusal alan” azlığıdır. Özellikle 70’li yıllarda hızla artan İstanbul nüfusunu karşılamaktan az olan plajlar söz konusuysen 1980’lere gelindiğinde o mekanlar da yok oldu. Son 10 yılda “kamusal mekan”lar olarak

oluşan mekanlar arasında; alışveriş merkezleri ve bir kent merkezi olarak Taksim ön plana çıkmaktadır. Ancak bu mekanlar plajlar kadar “açık” mekanlar değildir. Alışveriş merkezleri ya da eğlence merkezleri her şeye rağmen farklılaşmakta farklı statü ve grupların etkileşimine izin vermektedir. Bunun nedeni elbette yine ayrışmada gizlidir. Daha üst sınıfın eğlence mekanlarıyla, kentteki diğer kesimlerin eğlence mekanları ayrışmaktadır. Aynı şekilde alışveriş merkezleri de bulunduğu semtler, sahip olduğu markalar itibarıyla bu ayrışmayı yansıtmaktadır.

Bu anlamda farklılaşma ve kentsel ayrışma birleştirici “kamusal mekanlar”ın azlığında bir devamı niteliğinde ortaya çıkmaktadır.

“İstanbul’da bu sürecin hazırlıkları 1980’lerin başında başlamakta ve 1990’larda sanuçları mekanda açıkça görünür hale gelmektedir. Çeşitli operasyonlarla yönlendirilen toplu konut projeleriyle, kentin tarihsel merkezlerinde ve yeni metropoliten çeperindeki lüks konut yatırımları, kentte kaçak yapılaşmayı ve konut arzı yetersizliğini çözmek gibi meşrulaştırıcı bir söylem ve kente tarihini iade etmek gibi bir misyona sahip gibi görünmektedir. Ancak uygulamalar, özellikle güç dengelerinin son derece eşitsiz olduğu İstanbul’da bu eşitsizliği daha da arttırmaya doğru evrilmektedir.” (Kurtuluş H. Ve Türkün A, 2005, s.17)

Kentsel ayrışmanın ortadan kaldırılmasına ya da en azından yumuşatılmasına imkan verecek kamusal alanlar olarak İstanbul’un plajlarına kavuşması önemlidir. Ancak elbette plajlara bu açıdan yaklaşılması ve planlanması önemlidir.

3. İSTANBUL’UN GELECEĞİNDE PLAJLAR

Son 5 yıl içerisinde İstanbul’un gelecek vizyonunu yansıtmaya yönelik kanımca iki büyük çalışma söz konusudur. Bunlardan biri 2009 Şubat ayında ilan edilen 1/100.000 Çevre Düzeni Planı ve Raporudur, diğeri de başta Kartal ve Küçükçekmece olmak üzere alt bölgelerin geliştirilmesi için yapılmış olan proje yarışmalarıdır.

1/100.000 Plan Değerlendirme Raporunda Plajlar

13 Şubat 2009 tarihinde açıklanan plaj değerlendirme raporu 837 sayfadaki kapsamlı bir rapordur. Rapor öncelikle planın ve raporun amacını ve sistematığını tanımlamış, sonra İstanbul’un içinde bulunduğu durumu ve tarihsel gelişimini özetlemiştir. İstanbul’un makroformunun gelişimini ve yapısını, ekonomik yapısını ve etkinliğini tanımladıktan sonra ulaşım ve konut alanları konusunda mevcut durumu belirlemiştir. Beşinci bölümde tanımlanan mevcut durum ve dördüncü bölümdeki “SWOT” analizi ışığında sentez yapılmıştır. Daha sonraki bölümlerde ise planlama yaklaşımı ve öneriler sıralanmıştır.

Yedinci Bölüm olan “Plan Kararları ve Gerekçeleri” bölümünde de “Çevresel Sürdürülebilirlik Açısından Koruma” alt başlığı altında yer alan “Yapı Yasağı ya da Sınırlama Getirilen Diğer Alanlar” altında “Kıyı Alanları” bölümünde, plan perspektifi olarak:

“1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı’nda kıyılar “kamu yararı ilkesi” esas alınarak değerlendirilmiş ve kıyılarda ağırlıklı olarak parklar, spor alanları, günübirlik rekreasyon alanları gibi kamuya açık rekreatif amaçlı kullanımların olması öngörülmüştür. Bu çerçevede, Marmara Denizi ile Küçükçekmece Gölü kıyıları kentsel ve bölgesel yeşil ve spor alanı olarak gösterilmiştir. Kıyı ile konut alanlarının fiziksel ilişkisinin de mevcut doku içinde oluşturulacak yeşil koridorlar ile sağlanması öngörülmektedir.

Kıyılar için verilen kentsel ve bölgesel yeşil ve spor alanı kararı; küresel iklim değişikliği sonucunda deniz seviyesinde ortaya çıkabilecek yükselmenin yol açabileceği olumsuzlukların azaltılmasını da destekler niteliktedir.

Kıyı Kanunu’na tabi olan kıyılarda öncelikle ilgili kurum ve kuruluşların bir araya gelerek kıyı kenar çizgisinin bilimsel kriterlere göre belirlenerek; kıyılarda kamu kullanımının artmasının yanı sıra kıyıların iç kesimlerle ilişkilerinin sağlanması da Plan’ın temel önceliğidir.

İstanbul’un Anadolu ve Avrupa yakalarında uzanan Karadeniz kıyı alanlarında bulunan ikinci konutlar kıyı alanlarını tehdit etmektedir. Kıyılardaki ikinci konut varlığı iç kesimlerde orman alanlarına ve tarım alanlarına da baskı yaparak doğal eşikleri zorlamaktadır.

Plan ile Karaburun, Yeniköy, Kilyos, Riva, Sahilköy, Şile ve Ağva gibi yerleşik alanların dışında Karadeniz kıyı alanlarının rekreatif ve günübirlik turizm amaçlı kullanımı öngörülmektedir.” (İBB, Şubat 2009, s. 600)

Yukarıda da görülebileceği gibi plan açıkça İstanbul kıyılarının “ağırlıklı olarak parklar, spor alanları, günübirlik rekreasyon alanları gibi kamuya açık rekreatif amaçlı kullanımların” öngörmektedir. Ancak öncelik spor alanları ve parklardadır. Plajlara yer verilmediği görülmektedir.

Aynı bölümde “Turizm Alanları” başlığı altında da planın “Turizmle” ilgili amaçları tekrar hatırlatılarak hedef tespiti yapılmıştır:

“1/100000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı’nın amacı; “İstanbul’a; sahip olduğu tarihi, kültürel ve doğal kimlik değerleri ile özdeşleşen, kentin öncelikle kültür ve turizm alanlarındaki üstünlüklerini ön plana çıkartan, çevresel, ekonomik ve

tarafından paylaşılmamaktadır. Zaten 4. Bölüm olan “SWOT” analizinin yapıldığı bölümün Ekonomi alt başlığında Turizmle ilgili bölümde açık olarak günü birlik deniz amaçlı turizmin Şile, Riva, Kilyos, Silivri ve Adalar bölgesi için planlandığı belirtilmektedir.

“İstanbul doğa, tarih ve kültür turizmi için elverişli ortamın sağlanabildiği nadir kentlerden biridir. İstanbul’un kıyıları, ormanları, tarihi dokusu ve kültürü turizm alternatifleri oluşturulmasında etkin rol oynamaktadır. Şile, Riva, Kilyos gibi kuzey kıyıları ve Silivri bölgesinin yaz turizmi için kullanılması, Boğaziçi ve Haliç’in turizm potansiyeli, orman alanlarının günübirlik kullanımı (trekking, kamping gibi), Tarihi Yarımada-Galata-Beyoğlu’ndaki kültürel ve tarihi varlıkların turizm potansiyeli, Kızkulesi, Galata Kulesi, saraylar, Boğaziçi köyleri, yalılar, fenerler, hisarlar gibi çeşitli özelliklere sahip değerlerin varlığı ve uluslararası kültür ve sanat festivallerinin düzenlenmesi (biental, caz festivali vb.) İstanbul turizm aktiviteleri açısından önemli potansiyellerdir.” (İBB, Şubat 2009, s.356)

Ancak yine de “plaj” kelimesi kullanılmamaktadır. Plaj kelimesi bir başlık olarak sadece 8. Bölümde “Doğal Karakteri Korunacak” alanlar arasında belirtilmiştir:

“Plaj ve Kumsallar: Plaj ve kumsallarda, kullanıcıların günübirlik yararlanabileceği kalıcı olmayan, sökülüp-takılabilir hafif malzemelerden yapılmış birimler (plaj kabini, büfe, tuvalet vb.) yer alabilir. Bu alanlarda Kıyı Kanunu hükümleri geçerlidir.” (İBB, Şubat 2009, s.727)

Plan değerlendirme raporunun ve dolayısıyla buna uygun oluşturulan planın en büyük eksikliği “plaj” alanlarını sadece doğal “kumsal” alanları gibi düşünüp nedense doğal kıyı şeridinin bozulduğu alanların “plaj” olarak kullanılabilmesini hemen hemen hiçbir şekilde varsaymamış olmasıdır. Zaten yedinci bölüm olan plan kararları gerekçelerinde de “günü birlik yaz turizmi” için kullanılacak alanlar belirtilmiştir. Bu alanların hepsi doğal kıyı dokusunun korunduğu alanlardır. Ancak plaj oluşturmak için kumsalın gerekli olması bir zorunluluk değildir. Yine planda “Adalar” da “günü birlik yaz turizmi” alanları olarak Şile, Kilyos ve Silivri ile birlikte önerilmektedir. Tüm İstanbulluların bildiği gibi adalardaki plajlar kumsalı olan plajlar değildir.

Plan, İstanbul'un artan nüfusuna kıyıları bir rekreasyon alanı olarak önermektedir. Ancak öncelik spor ve yeşil alan olarak belirlenmiştir. Ancak spor ve yeşil alan olarak kıyı şeridinin değerlendirilmesi pek çok kent için geçerli olabilecek bir öneridir. İstanbul ise mevsimi, deniz yapısı itibarıyla denizlerini plaj olarak kullanabilme avantajına sahip olabilecek bir kenttir. Bu açıdan "plan"da kıyının doğru bir şekilde değerlendirildiği söylenemez. İstanbul'u yöneten politik güç eğer bu plana göre önümüzdeki yılların kentsel gelişim politikalarına yön verecekse planların yeniden kent içerisinde var alacağı ve kent yaşamına katılabileceği bir şekilde plan revize edilmelidir.

Kartal – Pendik ve Küçük Çekmece Alt Bölgeleri Kentsel Dönüşüm Projeleri

29 Mart 2006 günü İstanbul Büyük Şehir Belediyesi tarafından İMP Konferans Salonunda İstanbul'un iki alt bölgesi için yapılan proje yarışmasına katılan projeleri tanıtıldı. Projeler: 1- Küçükçekmece – Avcılar Kumsal Alanı Kentsel Tasarım Projesi 2- Kartal Alt Merkez ve Kartal – Pendik Kıyı kentsel dönüşüm projesi olarak adlandırıldı. Proje yarışmasına ünlü mimarlar ve mimarlık ofisleri davet edildi.¹⁵ Yarışmanın değerlendirmesini yapacak Juri Heyetinde ise dünya çağında önemli mimarların yanında kendisi de mimar olan Büyük Şehir Belediye Başkanı Prof. Dr. Kadir Topbaş'da bulunmaktaydı.

Kartal için oluşturulan projeler arasında Zaha Halid'in projesi seçildi. Proje:

"Kuzeyden güneye ulaşım aksı boyunca yüksek büro binaları, konut blokları ve marina yer alacak. Sosyal ve kültürel donatı alanları bu aksın doğusunda toplu bir şekilde yerleştirilecek. Eski taşocağındaki göl, rekreasyon alanı olarak benimsenerek, çevresine kafe ve restoranlar yerleştirilecek.

Kıyıya marina inşa edilerek, çevresine oteller ve rekreasyon alanları konumlandırılacak olan projenin uygulaması aşamalar halinde gerçekleştirilecek."

(Bekiroğlu, S. and Schumacher, P, 2006, s.54)

¹⁵ Küçükçekmece Projesi için sırasıyla: Ken Yeang, Kengo Kuma, MVRDV Mimarlık. Kartal Projesi için: Kisho Kurowa, Massimiliano Fuksas, Zaha Halid



Şekil 3.4.2. Zaha Hadid'in Kartal Projesinde Kıyının Görünümü

Şekilde kıyının planlandığı bir projeydi. Yine Kartal için Massimiliano Furkas'ın projesi de kıyıda bir marina ve deniz doldurularak yapılan bir ada üzerine kültürel tesislerle, sahilde yapılacak oteller içeriyordu. Kisho Kurokawa'nın projesi de yine sahili marina olarak değerlendirmiş, ayrıca otopark ve deniz otobüsü iskeleleriyle Kartal'ın çevresiyle ulaşımını rahatlatmak hedeflenmişti.

Küçükçekmece – Avcılar projesinde ise Ken Yeang'ın projesi başarılı bulundu. Projede kıyı kullanımı için:

“Proje alanının Bakırköy'e doğru uzanılan kıyısında ise bir marina, yat kulübü, müze ve yedi yıldızlı bir otelin bulunduğu bir turizm kompleksi yer alıyordu.” (Grey S. and James C. 2006, s.70)

Yine lüks tüketim ölçü alınarak planlama yapılmıştı. Kengo Kuma'nın projesinde ise yine bir marina bulunmaktaydı. MVRDV ise gölün temizlenmesi odaklı bir planlama yapmıştı. Ancak tüm planlar ve kazanan planlar da kıyının kamu yararı kullanımında “plajlara” yer verilmemişti.

Sonuç Raporunda Yeang'ın projesi *“sahil dolgularının kamusal kullanımlar ve uygun ekolojiler yaratma adına düzeltilmesi; marinanın iyi konumlandırılması; kamusal kullanımların önceliği ve bunların zekice yapılmış karışımı; proje öğelerinin mantıklı konumlandırılması...”* (Değerlendirme Raporu Kısaltılmış Metin, 2006)

değerlendirilmekte. Hadid'in raporuna ise kullanım alanlarından çok öğelerin ve düzenlemenin beğenildiği vurgusu yapılmaktadır.



Şekil 3.4.3. Yeang'ın Projesinde Kıyı Şeridinin Kullanımı, 7 Yıldızlı olması planlanan otelin yanındaki plaj dikkat çekiyor.

Ancak Kartal ve Pendik geçmişte Nizam plajı ya da Pendik'de yer alan ünlü Halk Plajı gibi plajlara ev sahipliği yapmış bölgelerdir. Küçükçekmece – Avcılardan, Bakırköy'e doğru uzanan aks da üzerinde Florya'nın yer aldığı bir aksır. Yeang'ın projelerinde plaja yer verilmiş olmasına rağmen Hadid'in projesinde yer verilmemiştir. Küçükçekmece için seçilen Keyang'ın projesi hariç diğer projelerde plajlara yer verilmemiş, kıyı kullanımı için marina'lar önerilmiş, rekreasyon alanları olarak da kafeler, yürüyüş ve spor alanları gibi öneriler yapılmıştır.

Projeler sonrası gelen eleştiri ve yorumların ortak noktası projelerin uygulanabilir olmasından öte İstanbul'un vizyonuna dair bir öneri olması noktasında uzlaşmaktaydı. Eleştirilmesi gereken nokta da budur. Elbette mimarlara yarışma şartnamesi içerisinde verilen bilginin de yönlendiriciliği olabilir, mimarlar benzer ölçekte sahil kentlerini inceleyerek de böyle planlar oluşturabilmiş olabilirler, ancak her durumda da İstanbul'un tarihi açıdan önemli ve plaj olabilecek kıyılarının yeniden yapılanmasında plajın hesaba katılmamış olması gerçeği karşımıza

çıkılmaktadır. İstanbul kıyılarında bu ölçekte yapılacak planlara “plajın” dahil edilmesi yukarıda belirttiğimiz pek çok nedenden ötürü önemlidir. Karışmaları açacak belediyeler ve değerlendirecek değerlendirme kuruları ve hatta uygulanacaksa denetleme görevini yerine getirecek kurumlar “plaj”lara yer verilip verilmemesi konusunda hassas olmalıdır. Elbette planlayacak mimar ve plancılar da plajlara planlarında yer vermelidirler.

4. GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Yukarıda açıklanan tarihi nedenlerle ve kamusal alan ve dinlendirici olması bakımından kamu yararı gözetilmesi gerekliliği nedenleriyle “plajlar”ın İstanbul için önemli olduğunu, İstanbul’un geleceğinde de tekrar yer alması gerektiğini vurguladık. Bu doğrultuda sonuç bölümünde İstanbul’u yönetenlere (İstanbul ölçeğinde bir şehir için yer yer Türkiye’yi yönetenlere de), Plancılara ve İstanbullulara önerilerimizi maddeler halinde listelemek istiyoruz:

- İstanbul’un plajlarına tekrar kavuşabilmesi için öncelikle yeni yasal düzenlemelerin yapılması şarttır. Plajlar; Deniz Hamamları döneminde dahi İstanbul’da tek merkezden denetlenirken bugün denetim ilçe belediyelerinde yapılmaktadır. Tüm plajların denetimi ve yönetimi Büyük Şehir Belediyesi kapsamında ayrı birimlerde toplanmalıdır.
- Plaj işletmelerinin, hangi işletme şartlarında nasıl verileceği; özel sektörün ve özel sektör dışında üniversite, meslek örgütleri gibi kurumların bu süreçte nasıl dahil olabileceği gibi hususlar mutlaka tanımlanmalıdır.
- İstanbul’da plaj olacak alanların envanteri çıkartılmalıdır. Plaj sadece doğal kıyı şeridi olarak düşünülemez. Deniz trafiğinin uygun olduğu, karada yeterli boşluğun olduğu ve erişimin sağlanabildiği pek çok yere plaj yapmak mümkün olacaktır. Elbette farklı maliyetler söz konusudur. Bu noktada olması gereken kentin hangi bölgelerinin plaj olarak kullanılacağına ilişkin üst ölçekli bir plan ile gerekli düzenlemelerin yapılmasıdır. Bir takım alt yapı yatırımlarının belirlenen alan Plaj olarak açılmadan önce belediye tarafından yapılması gerekir. Bu çerçevede de kamu – özel sektör ortaklığı gündeme gelecektir.
- Denizin temizlenmesi konusunda çabalar yoğun bir şekilde devam etmeli, İstanbullular bu konuda düzenli bilgilendirilmelidir.

- Marmara Denizi'ni kirleten önemli etkenlerden biri de Karadeniz'in kirletilmesidir. İstanbul, Karadeniz'e kıyısı olan ve nüfusu en büyük olan şehirdir. Bu bakımdan İstanbul'un Karadeniz'in kirletilmemesi konusunda uluslararası alanda devletinde desteğiyle daha aktif olması gerekmektedir.
- Özellikle plajların olduğu dönemi görememiş ya da yeni açılan plajlara gitmemiş İstanbullular için plajın nostaljik bir olgu olmadığı ve İstanbul'un tekrar bir plajlar kenti olabileceği noktasında bilinçlendirici çalışmalar yapılmalı. Bu noktada İstanbullu sivil toplum kuruluşları da çalışmalara katılmalıdır.
- Plancılar, İstanbul'da kıyı şeridinde dair bir planlama ya da karar alma sürecinde yer alıyorsa kıyının "Plaj" olarak kullanımının önem vermek gerekliliğini göz önünde bulundurmaları. Bu yukarıda açıkladığımız gibi öncelikle "Toplum Yararı" ilkesine uygun olarak tatil şansı bulamayan milyonlarca İstanbullunun ihtiyacı olarak algılanmalıdır.
- Ancak, plajların planlanması ve konumlanması kentsel ayrışmayı artırıcı değil azaltıcı bir işleve sahip olmalıdır. Bu da toplumun her kesiminin erişebileceği ve yararlanabileceği plajların oluşturulmasını gerekli kılmaktadır. Plancılar ve kenti yönetenler plajlara yeni ayrışmalar yaratacak alanlar olmaktan çok ayrışmaları azaltacak alanlar olarak yaklaşmalıdır.

KAYNAKÇA

- Akcura, G..** 2002, Eski İstanbul'da Kıyılar ve Plajlar, İSKİ, İstanbul
- Akcura, G..** 2002, Plajlar, Mayolar ve Güneş Yanıkları, Gramofon Çağı, Om Yayınları, İstanbul
- Akcura, G..** 2002, Florya, Gramofon Çağı, Om Yayınları, İstanbul
- Batur, A..** Florya Cumhurbaşkanlığı Köşkü, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Tarih Vakfı Yayınları. c.3 s.325
- Bekiroğlu, S. and Schumacher, P..** 2006, Zaha Halid Seçilen Proje, Yapı, 2006, Sayı.294
- Benevolo, L..** 1993, Avrupa Tarihinde Kentler, Afa Yayınları, İstanbul, 1995
- Berman, M..** 1982, Katı Olan Her Şey Buharlaşıyor. İletişim Yayınları, İstanbul, 1994
- Bilgin, İ..**, 2002, Modernleşmenin ve Toplumsal Hareketliliğin Yörüngesinde Cumhuriyet'in İmarı, <http://www.arkitera.com/diyalog/ihsanbilgin/cumhuriyet1.htm>, 13 Aralık 2009
- Bilgin, İ..** 1995, Modernleşmenin Şehirdeki İzleri, DEFTER, Sayı:23, s:84
- Bilgin, İ. and Karaören, M..** 1993, İkili Yapıda Bir Şehir, DEFTER, Sayı: 7, s.36
- Bozdoğan, S..** 2001, Modernizm ve Ulusun İnşası, Metis Yayınları, İstanbul, 2002
- "Caddebostan"**, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Tarih Vakfı Yayınları. c.2 s.365
- Ekinci, O..** 1994, İstanbul'u Sarsan On Yıl 1983-1993, Anahtar Kitaplar, İstanbul
- Ercan, F..** Kış 1996, Kriz ve Yeniden Yapılanma Sürecinde Dünya Kentleri ve Uluslararası Kentler: İstanbul, Toplum ve Bilim, Sayı: 71, s.61
- Evren, B..** 2000, İstanbul'un Deniz Hamamları ve Plajları, İnkılap Yayınları, İstanbul

Fırat, P.. 2007, İstanbul Boğazı Deniz Kirliliğine Neden Olan Kirletici Kaynaklar ve Su Kalitesinin Değişimi, *Yüksek Lisans Tezi*, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Gölküçük, Y.. 1976, Kıyıların Toplum Yararına Kullanılması Üzerine Düşünceler, *Mimarlık* 1976/2 Sayı:147, 1976

Grey S. and James C. 2006.. Ken Yeand Seçilen Proje, Yapı, 2006

Hirst, P. and Thompson, G.. Küreselleşme Sorgulanıyor, Dost Kitabevi, 1998, s: 8-9

İBB, 2007 Plaj Programı, 2007

İBB, 2009, 5 Yılda Rekorlara İmza Attık

İBB, Şubat 2009, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu

İstanbul Vilayeti, 1957, İstanbul'un Kitabı, İstanbul Vilayeti Neşriyat ve Turizm Yayınları

Kaya, M. K.. 2002, Unutulmuş Bir Cumhuriyet Simgesi: Florya Atatürk Deniz Köşkü, *ARKİTEKT*, Aralık 2002, Sayı. 493, s.10

Keyder, Ç.. 1999, İstanbul, Küresel İle Yerel Arasında, Der. Çağlar Keyder, Metis Yayınları, İstanbul

Keyder, Ç.. Kış 1999, Konut Piyasası: İformalden Küresele, *DEFTER*, Sayı:35, s.73

Keyder, Ç.. 1992, İstanbul'u Nasıl Satmalı, *İstanbul Dergisi*, Sayı:3, s.84

Keyder, Ç. and Öncü, A. 1993, İstanbul Yol Ayrımında, *İstanbul Dergisi*, Sayı:7, s.28

Kocamış, Z. A.. 2006, Deniz Deşarjlarında Kirlilik Dağılımının Bilgisayar Destekli İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, *Çukurova Üniversitesi*, Fen Bilimleri Enstitüsü, Adana

Kuban, D.. Menderes ve İstanbul, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi Tarih Vakfı Yayınları. c.5 s.389

Kurtuluş H. ve Türkün A. 2005, İstanbul'da Kentsel Ayrışma, Haz. Hatice Kurtuluş, Bağlam Yayınları, İstanbul

Kuntalp, E.. 1976, Kıyıların Hukuksal Düzeni, *Mimarlık* 1976/2 Sayı:147, 1976

Özbek, M. 2002, Kentsel Mekan, Toplum, Bilişsel Harita ve Planlama, Çevre Tümdür, Der. Deniz İncedayı, Bağlam Yayınları, İstanbul.

Sennett R., 1992, Kamusal İnsanın Çöküşü, Ayrıntı Yayınları, 2002, İstanbul

Sesli, F.A and Akyol, N. Türkiye’de Kıyı Alanları Konusunda Geçmişten Günümüze Ulusal Mezuat,
http://www.hkmo.org.tr/resimler/ekler/57D8_3c04118df112c13_ek.pdf , 14.12.2009

Şen, M. 1995, Friedrich Elbert Vakfı Ekonomi Forumu Raporu, Türkiye’de Gecekonduyunun 50. Yılı: Kentsel Rant Paylaşımına Dönüşen Bir Sürecin Ekonomik, Sosyal ve Politik Boyutlar

Tekeli, İ. 1976, Kıyı Planlamasının Değişik Boyutları, Mimarlık 1976/2 Sayı:147, 1976

Topbaş, K. and Sorkin M, and Kaptan H. and Torres E. and Jumsai S. and Özkan S. and İnceoğlu N., 2006, Kartal ve Küçük Çekmece Projeleri Değerlendirme Raporu: Kısıtlanmış Metin, Arradamento Mimarlık, 2006, Sayı.191.

URL-1 “<http://15-16haziran.com/pages/15-16hazirandirenisi.html>”, “15-16 Haziran Direnişi”, 21.12.2009

URL-2 “<http://www.victorianweb.org/vn/seaside.html>”, “The Seaside in the Victorian Literary Imagination”, 10.12.2009

URL-3 “<http://www.victorianweb.org/periodicals/punch/63.html> ”, “The Swimmers”, 10.12.2009

URL-4 “<http://www.answers.com/topic/sea-bathing-2> “, “Sea Bathing, 10.12,2009

URL-5 “http://www.knowledgerush.com/kr/encyclopedia/Bathing_machine/ ”, “Bathing Machine”, 10.12.2009

URL-6 “http://www.videosofturkey.com/eksayfa/tatil_kilyos_plajlar.html”, “Kilyos İstanbul’un Plajı”, 12.12.2009

URL-7 “<http://www.i-gunler.com/Istanbul/Solar-Beach/Plajlar---Beach/1249>”, “Solar Beach”, 12.12.2009

URL-8 “<http://www.kilyos.org>“, 12.12.2009

URL-9 “<http://harita.iETT.gov.tr>” , 12.12.2009

URL-10 “<http://www.resmi-gazete.org/sayi/7555/yuzme-suyu-kalitesi-yonetmeliği-76160ab.html>” ,”Yüzme Suyu Kalitesi Yönetmeliği”, 13.12.2009

URL-11 “<http://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0stanbul>”

Yeldan, E.. 2001, KreselleŒme Sürecinde Türkiye Ekonomisi, İletiŒim yayınları, İstanbul, 2001